

Bilancio 2023



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



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT

Bilancio Consolidato
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna e
Bilancio Esercizio Aeroporto G. Marconi di Bologna

S.p.A.

Al 31 Dicembre 2023

SOMMARIO

Lettera agli azionisti	3
Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	6
Consiglio di Amministrazione	8
Collegio Sindacale	8
Società di revisione	8
 Relazione sulla gestione al 31 Dicembre 2023	 9
 Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2023	 81
• Prospekt della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	82
• Conto Economico consolidato	83
• Conto Economico Complessivo consolidato	84
• Rendiconto finanziario consolidato	85
• Prospekt delle variazioni di patrimonio netto consolidato	86
 Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 31 Dicembre 2023	 87
 Dichiarazione Bilancio Consolidato ai sensi dell'art.154 bis del TUF	 158
 Relazione della Società di Revisione	 159
 Bilancio d'esercizio Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa al 31 Dicembre 2023	 166
• Prospekt della situazione patrimoniale-finanziaria	167
• Conto Economico	168
• Conto Economico Complessivo	169
• Rendiconto finanziario	170
• Prospekt delle variazioni di patrimonio netto	171
 Note esplicative ai Prospetti contabili al 31 Dicembre 2023	 172
 Dichiarazione Bilancio d'esercizio ai sensi dell'art.154 bis del TUF	 244
 Relazione del Collegio Sindacale	 245
 Relazione della Società di Revisione	 260

Signori Azionisti,

i risultati di traffico dell'anno appena concluso **consentono di considerare superata la crisi legata alla pandemia, in quanto nel 2023 il Marconi ha fatto registrare il nuovo record di traffico della propria storia.**

Dopo un inizio d'anno ancora "tiepido", con numeri in aumento sul 2022 ma inferiori allo stesso periodo del 2019, dal mese di maggio si è registrata la prima inversione di tendenza, con il dato progressivo dei passeggeri in campo positivo (+0,5%) anche rispetto all'ultimo anno senza Covid. Ma è **dall'Estate che si è evidenziato un incremento importante di passeggeri**, con circa un milione di passeggeri al mese per giugno, luglio, agosto e settembre ed una crescita sui dati del 2019 che è andata via via aumentando. L'anno si è quindi chiuso con quasi **10 milioni di passeggeri** complessivi, **in crescita del 17,4% sul 2022 e del 6% sul 2019**. Nel 2023 lo scalo bolognese si conferma al **settimo posto** in Italia per numero di passeggeri e al **terzo posto** per volume di merce movimentata (quasi 51 milioni di Kg).

Il 2023 ha visto un trend positivo anche per la **Qualità dei servizi** e la **Soddisfazione dei passeggeri** grazie in particolare ai servizi interamente in capo al Gruppo, per i quali sono state messe in atto azioni migliorative già dall'inizio dell'anno al fine di anticipare le possibili criticità estive. A titolo di esempio, sono stati effettuati importanti interventi sulla viabilità di accesso all'aeroporto, con rinnovamento della segnaletica da statica a digitale, che hanno contribuito a rendere più fluido l'accesso ai parcheggi interni al sedime. Anche all'interno del terminal sono stati realizzati interventi quali il rinnovamento di alcuni blocchi di servizi igienici e il condizionamento dei moli di imbarco, concluso entro l'avvio dei mesi estivi, che hanno inciso favorevolmente sulla soddisfazione dei passeggeri. Nel 2023 il Gruppo ha inoltre completato, il 1° dicembre, il processo di internalizzazione del servizio *air side* di assistenza dei passeggeri PRM, precedentemente affidato ad un handler.

In generale nel corso del 2023, il Gruppo ha lavorato intensamente su diversi ambiti, tra cui quello **Operativo** per far fronte ai picchi di traffico dei mesi estivi, di **Sviluppo infrastrutturale** per fare ripartire i cantieri all'interno del Terminal passeggeri e della **Innovazione e Sostenibilità**, per offrire ai propri passeggeri soluzioni sempre più moderne, efficaci e compatibili con il territorio a livello sociale, ambientale ed economico.

In ambito di **Sviluppo Infrastrutturale** nel corso del 2023 sono stati avviati alcuni **cantieri di riqualifica del Terminal passeggeri**, con particolare riferimento alle aree dei controlli di sicurezza, controllo passaporti e imbarchi Schengen, per offrire ai passeggeri maggiore comfort, servizi innovativi e soluzioni più sostenibili. Nel complesso sono stati realizzati **investimenti per quasi 30 milioni di Euro**.

Sul fronte dell'**Innovazione e Sostenibilità** molti sono stati i progetti avviati e/o proseguiti nel 2023 tra i quali l'ottenimento, prima società di gestione aeroportuale italiana, dell'attestazione di **conformità della gestione dei sistemi di innovazione alla Linea Guida internazionale ISO56002:2019** e l'avvio della

piantumazione di oltre 20 mila fra -alberi e specie arboree che costituiranno la **fascia boscata** di 40 ettari in corso di realizzazione a nord della pista di volo con l'obiettivo di contribuire alla mitigazione dei cambiamenti climatici. Sempre in questo ambito nel 2023 la Società ha conseguito il rinnovo del **livello 3+ "Neutrality" del framework internazionale Airport Carbon Accreditation** promosso da ACI World per il monitoraggio e miglioramento della Carbon Footprint del settore aeroportuale, con obiettivo di decarbonizzazione al 2050 anticipato dal Gruppo al 2030.

In ambito sociale tra le varie iniziative rivolte ai dipendenti, nel 2023 Aeroporto di Bologna ha conseguito l'attestazione **ISO 30415:2021 "Human Resources Management Diversity and Inclusion"**, ha ottenuto il rinnovo della certificazione della **Parità di Genere UNI/PdR 125:2022** e ha siglato l'**Accordo per lo smart working post-emergenziale**, che ne prevede l'introduzione in pianta stabile come nuovo modello di organizzazione del lavoro in modalità ibrida.

Dal punto di vista delle **partnership commerciali**, il 2023 ha visto il consolidamento dei rapporti con Ryanair, il principale vettore operante nello scalo, con un nuovo accordo di sei anni. Un altro tavolo che ha impegnato molto la Capogruppo a partire dal 2022 e che si è concluso nel 2023 è stato l'iter per la stipula del **nuovo Contratto di Programma e la definizione della relativa dinamica tariffaria**: in data 6 ottobre 2023 è stato stipulato, presso la sede di ENAC a Roma, il **"Contratto di programma" ENAC-AdB relativo al periodo 2023-2026**.

Passando ai **risultati economici**, il 2023 si chiude con un **utile consolidato di 16,7 milioni di Euro** contro 31,1 milioni del 2022 di cui 21,1 milioni dovuti al contributo derivante dal Fondo di compensazione dei danni subiti a causa Covid-19. **Al netto di tale contributo straordinario** l'utile del 2022 con cui confrontare il risultato dello stesso periodo del 2023 ammonta a 10 milioni di Euro e la crescita è quindi del **67,5%**.

L'**EBITDA consolidato** si attesta a **44,1 milioni di Euro** contro 54,8 milioni del 2022 che diventano 32,7 milioni al netto del contributo Covid-19, evidenziando una crescita significativa rispetto all'esercizio precedente ed un sostanziale allineamento con il risultato dell'ultimo esercizio pre Covid (44,9 milioni di Euro nel 2019).

Dal punto di vista **finanziario**, la Capogruppo ha lavorato per ottimizzare la struttura dei finanziamenti e migliorare il profilo di scadenze del debito rimborsando anticipatamente un finanziamento di 33,9 milioni di Euro e sottoscrivendo un nuovo finanziamento ESG KPI Linked Loan di 15 milioni di Euro che prevede un bonus sullo spread definito contrattualmente al raggiungimento di alcuni KPI ESG. In particolare, sono stati condivisi impegni di progressiva riduzione dell'intensità di emissione di gas clima-alteranti, in abbinamento con una crescente auto-produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili.

Signori Azionisti, nel 2023, il Marconi ha registrato dunque risultati molto positivi, in netta crescita sul 2022 e anche i primi mesi del 2024 confermano questo trend. La nostra attenzione verso lo scenario attuale, instabile e imprevedibile per i diversi conflitti in corso non lontano dal nostro Paese, per le importanti elezioni in programma nel 2024 e per gli altri fattori geopolitici e di congiuntura economica, resta molto alta, ma ci spinge, al contempo a non frenare i nostri programmi, soprattutto in termini di sostenibilità,

innovazione e miglioramento dell'esperienza di viaggio dei nostri passeggeri. A inizio 2024, ad esempio, sono stati avviati anche i cantieri per il **nuovo parcheggio multipiano**, composto di due corpi e otto livelli, per complessivi ulteriori 2.200 posti auto a disposizione dei passeggeri.

Signori Azionisti, per concludere il bilancio 2023 della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa che sottoponiamo alla Vostra approvazione riporta un utile di esercizio di Euro 15.893.347,82 di cui il Consiglio di Amministrazione propone la seguente destinazione:

- a) a riserva legale per il 5%, sulla base delle disposizioni statutarie e dell'art. 2430 codice civile, per un importo pari a Euro 794.667,39;
- b) agli azionisti, per un importo pari a Euro 9.537.175,56 corrispondente ad un dividendo lordo di Euro 0,264 per ognuna delle 36.125.665 azioni ordinarie in circolazione alla data dello stacco cedola;
- c) il residuo per Euro 5.561.504,87 a riserva straordinaria.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Enrico Postacchini)

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Via Triumvirato, 84 - 40132 Bologna Italia

REA Bologna 268716

Registro Imprese di Bologna, Codice Fiscale e Partita Iva 03145140376

Capitale Sociale Euro 90.314.162,00 interamente versato

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Sulla base delle risultanze del Libro Soci e delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art.120 del D.Lgs.58/98, gli azionisti della Società Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa con partecipazione superiore al 5% alla data del 31 dicembre 2023 sono:

DICHIARANTE	% Possesso
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	39,10%
MUNDYS 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 Dichiaraente 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.

Tale Patto Parasociale, depositato presso il Registro delle imprese di Bologna in data 5 agosto 2021 inviato a Consob in pari data e con scadenza il 1° agosto 2024, prevede un sindacato di voto e uno di blocco, a cui risultano conferite le azioni corrispondenti alle seguenti percentuali di capitale sociale.

Si riporta una tabella che indica la percentuale del capitale sociale che ciascun Socio Pubblico detiene ai sensi del Patto Parasociale e il numero dei diritti di voto riferiti alle azioni corrispondenti alle percentuali di capitale sociale.

Soci pubblici	% capitale sociale di AdB*	% sulle azioni conferite al Sindacato di Voto*	n. diritti di voto conferiti in Sindacato di Voto
Camera di Commercio di Bologna	39,10	81,26	14.124.377
Comune di Bologna	3,88	8,06	1.400.590
Città Metropolitana di Bologna	2,31	4,81	836.201
Regione Emilia-Romagna	2,04	4,23	735.655

Camera di Commercio di Modena	0,30	0,62	107.637
Camera di Commercio di Ferrara	0,22	0,47	80.827
Camera di Commercio di Reggio Emilia	0,15	0,32	55.115
Camera di Commercio di Parma	0,11	0,23	40.568
Totale	48,11	100,00	17.380.970

* Percentuali arrotondate alla seconda cifra decimale

Il numero di diritti di voto relativi alle azioni della Società corrispondenti alle percentuali di capitale sociale indicate nella seguente tabella sono conferiti in sindacato di blocco di cui infra (il “Sindacato di Blocco”).

Soci pubblici	% azioni bloccate del capitale sociale di AdB*	% sulle azioni conferite al Sindacato di Blocco**	n. diritti di voto conferiti in Sindacato di Blocco
Camera di Commercio di Bologna	37,5325326	81,74	13.558.877
Comune di Bologna	3,8477737	8,38	1.390.034
Città Metropolitana di Bologna	2,2972543	5,00	829.898
Regione Emilia-Romagna	2,0210297	4,40	730.110
Camera di Commercio di Modena	0,0835370	0,18	30.178
Camera di Commercio di Ferrara	0,0627298	0,14	22.662
Camera di Commercio di Reggio Emilia	0,0427747	0,09	15.453
Camera di Commercio di Parma	0,0314848	0,07	11.374
Totale	45,9191166	100	16.588.586

* Percentuali arrotondate alla settima cifra decimale

** Percentuali arrotondate alla seconda cifra decimale

Si segnala che in data 22 giugno 2023 è stato comunicato all’Emittente l’accorpamento tra la Camera di Commercio di Ferrara e la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Ravenna (soggetto non azionista e quindi non aderente al Patto Parasociale) in un’unica entità sotto la denominazione di Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna, che, pertanto, ha assunto nel Patto Parasociale i medesimi diritti e obblighi prima spettanti alla Camera di Commercio di Ferrara.

Inoltre, in data 18 luglio 2023 è stato comunicato all’Emittente l’accorpamento tra la Camera di Commercio di Reggio Emilia, la Camera di Commercio di Parma e la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Piacenza (soggetto non azionista e quindi non aderente al Patto Parasociale) in un’unica entità sotto la denominazione di Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura dell’Emilia (la “Camera di Commercio dell’Emilia”), che, pertanto, ha assunto nel Patto Parasociale i medesimi diritti e obblighi prima spettanti alla Camera di Commercio di Reggio Emilia e alla Camera di Commercio di Parma.

Consiglio di Amministrazione

La composizione del Consiglio di Amministrazione nominato dall'Assemblea dei Soci del 26 aprile 2022 ed in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2024, è la seguente:

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

(**) In data 28 febbraio 2024 il Consigliere Sonia Bonfiglioli ha presentato dimissioni irrevocabili. Il Consiglio di Amministrazione ha, quindi, in data 14 marzo 2024, deliberato, col parere favorevole del Collegio Sindacale, la cooptazione, ai sensi e per gli effetti dell'art. 2386 del codice civile, della dott.ssa Claudia Bugno in sostituzione della consigliera indipendente dimissionaria Sonia Bonfiglioli.

- (A) Componente del Comitato per la Remunerazione (Presidente Giovanni Cavallaro, nominato come componente del Comitato per la Remunerazione, di cui diventa Presidente, con delibera consiliare del 6 marzo 2024 in sostituzione della cessata 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 26 aprile 2022 ed in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2024, è la seguente:

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 per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2023

Indice

PREMESSA	12
1 STRATEGIE E RISULTATI.....	15
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI	15
1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI.....	17
1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO.....	180
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	20
2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION</i>	20
2.1.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO</i>	20
2.1.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	25
2.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i>	26
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	26
2.3 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO</i>	28
2.3.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	28
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE.....	29
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	29
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	32
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	35
3.4 PRINCIPALI INDICI	36
3.5 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI E GLI INVESTIMENTI	37
3.5.1 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	37
3.5.2 GLI INVESTIMENTI.....	37
3.6 IL PERSONALE	39
3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE	41
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	43
4.1 SOSTENIBILITA'	43
4.2 LA SICUREZZA IN AEROPORTO	44
4.3 LA QUALITA'	44
5. IL QUADRO NORMATIVO	46
5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA PER IL PERIODO 2023-206	46
5.2 FONDO ANTINCENDI	47
5.3 NUOVO CODICE CONTRATTI PUBBLICI.....	48
5.4 IL REPORTING DI SOSTENIBILITA'	49

5.5 PRIVACY COMPLIANCE.....	50
5.6 ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA	50
5.7 RETROCESSIONE AVL (AIUTI VISIVI LUMINOSI), BENI E AREE ENAV	51
6 IL CONTENZIOSO.....	52
6.1 FONDO ANTINCENDI	52
6.2 CONTENZIOSO DOGANALE FFM	53
6.3 RICORSO TRIBUTARIO AVVERSO L'AGENZIA DELLE ENTRATE – UFF PROVINCIALE DEL TERRITORIO	55
6.4 REVOCATORIA ALITALIA	56
6.5 AZIONE AVANTI L'AGA IN RELAZIONE AL DECRETO 3 APRILE 2020 IN MATERIA DI VENI ENAV.....	57
6.6 CONTRATTO D'APPALTO-RISOLUZIONE IN DANNO	58
6.7 IMPUGNATIVA REGOLAMENTO ENAC c.d. FUELERS – TAG LAZIO	58
6.8 CONTENZIOSO IN MATERIA FONDIARIA – TAR EMILIA ROMAGNA.....	59
7. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	60
8 ANDAMENTO DELLA CAPOGRUPPO.....	68
8.1 I RISULTATI ECONOMICI DELLA CAPOGRUPPO	68
8.2 I FLUSSI FINANZIARI DELLA CAPOGRUPPO.....	70
8.3 LA STRUTTURA PATRIMONIALE DELLA CAPOGRUPPO.....	71
9 PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA PATRIMONIO NETTO E RISULTATO NETTO	72
10 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE.....	73
11 GARANZIE PRESTATE.....	74
12 INFORMATIVA SULLE AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO.....	74
13 AZIONI DETENUTE DA AMMINISTRATORI E SINDACI.....	74
14 REGIME DI OPT-OUT	74
15 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	74

PREMESSA

Signori Azionisti,

la presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (di seguito anche “Gruppo Aeroporto” o “Aeroporto”, o “AdB”) per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, nel presentare l’andamento del Gruppo fornisce indirettamente l’analisi dell’andamento della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa, società concessionaria della gestione totale dell’Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell’Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004. In considerazione del drastico calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall’emergenza da Covid-19, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, l’art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) convertito nella Legge 17 luglio 2020 n.77 ha prorogato di due anni la durata delle concessioni aeroportuali. Stante la diretta applicabilità della norma suddetta, la scadenza della concessione dell’aeroporto di Bologna è prorogata a dicembre 2046.

Di seguito si espone la struttura del Gruppo al 31 dicembre 2023 e una breve descrizione della tipologia e delle attività svolte dalle Società controllate e collegate:



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

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

Descrizione del Business

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

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

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

SBU Aviation

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

- nella messa a disposizione in efficienza ai clienti e operatori di tutte le infrastrutture, sia *land side* (*terminal*, smistamento bagagli, parcheggi auto, viabilità, magazzini merci) sia *air side* (pista e piazzali aeromobili);
- nella prestazione dei servizi di sicurezza e ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM);
- nell'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 il gestore incassa dai vettori e dagli operatori 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 5.000 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.

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 4.340 mq e 35 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.

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 12 compagnie rappresentanti un totale di 19 marchi specializzati, con un totale di 490 posti auto a disposizione.

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 100.000 metri quadrati, di cui oltre 75.000 metri quadrati relativi a uffici, magazzini, locali per servizi tecnici, hangar e circa 30.000 metri quadrati per superfici scoperte dedicate al ricovero dei mezzi operativi, movimentazione nelle aree di carico/scarico, aree per mezzi adibiti al servizio di rifornimento carburante degli aeromobili.

1 STRATEGIE E RISULTATI

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

A livello globale l’indebolimento dell’attività economica nelle maggiori economie avanzate, il ristagno della produzione manifatturiera e la perdita di vigore della dinamica dei servizi, connessi al protrarsi della guerra in Ucraina ed al recente conflitto in Medio-Oriente, pesano sull’evoluzione del quadro congiunturale globale. Negli Stati Uniti, dopo la forte espansione dei consumi nel terzo trimestre 2023, sono emersi alcuni segnali di rallentamento dell’attività, mentre in Cina il protrarsi della crisi del settore immobiliare sta frenando la crescita, che rimane ben al di sotto del periodo pre-pandemico. Gli scambi internazionali hanno registrato quindi una dinamica modesta, su cui hanno inciso la debolezza della domanda di beni e la stretta monetaria a livello globale. Inoltre, un’estensione su scala regionale del conflitto mediorientale costituisce un rischio significativo per la crescita e per l’inflazione. In base alle stime pubblicate a novembre dall’OCSE, il PIL mondiale nel 2024 rallenterebbe al 2,7% dal 2,9% del 2023.

È proseguita la stagnazione nell’Area Euro, con il PIL sceso dello 0,1% sul terzo trimestre. Diffusi segnali di debolezza riguardano il ciclo manifatturiero, le costruzioni, i servizi e le componenti della domanda, riducendo lievemente la fiducia dei consumatori nel quarto trimestre e scontando attese più negative sulla situazione economica generale. Secondo le proiezioni degli esperti dell’Eurosistema pubblicate in dicembre, il PIL dell’Area tuttavia accelererà allo 0,8% nel 2024 (dal 0,6% previsto per il 2023) e all’1,5% nel biennio 2025-26. Nel confronto con lo scorso settembre le stime sono state riviste al ribasso per il 2023 e per il 2024 per effetto (i) dell’indebolimento del ciclo economico internazionale e (ii) di condizioni di finanziamento più restrittive per famiglie e imprese.

Dopo l’accentuata volatilità di inizio ottobre, i prezzi del greggio e del gas naturale sono diminuiti e sono rimasti contenuti nonostante il contesto geopolitico di riferimento, caratterizzato dal conflitto in Medio Oriente e dagli attacchi al traffico navale nel Mar Rosso, con la concomitante interruzione di un gasdotto in Finlandia. In Europa, a dicembre, la variazione dei prezzi al consumo sui dodici mesi è risalita al 2,9%, mentre la componente di fondo¹ è diminuita per il quinto mese consecutivo, portandosi al 3,4%. Secondo le stime dell’Eurosistema, la disinflazione proseguirà anche nel 2024 riducendosi al 2,7%, estendendosi a tutte le principali componenti del panier e raggiungendo il 2,0% dal terzo trimestre del 2025, beneficiando della stabilità dei tassi di interesse ufficiali, confermata dal Consiglio direttivo della Banca Centrale Europea (*Fonte: Bollettino Economico, Banca d’Italia, Gennaio 2024*).

¹ Componente che esclude l’andamento dei prezzi energetici, alimentari freschi, alcol e tabacco.

In questo quadro, secondo IATA (*International Air Transport Association*), il traffico passeggeri a dicembre 2023 conferma l'importante ripresa che ha caratterizzato tutto l'anno, continuando a segnare un pieno recupero dei valori pre-pandemici per il traffico domestico, che rimane resiliente. Il traffico passeggeri mondiale di dicembre è stato del 2,5% inferiore rispetto ai volumi pre-Covid, registrando tuttavia un andamento eterogeneo: il traffico domestico traina il recupero, segnando un +2,3% rispetto al 2019, mentre il traffico internazionale rimane del 5,3% inferiore al 2019, pur beneficiando di una ripresa a seguito della cancellazione delle restrizioni ai movimenti, specialmente nella zona Asia-Pacifico. Inoltre, IATA sottolinea come, nonostante le previsioni di vendita confermino il trend generalizzato di ripresa per i prossimi mesi anche a fronte dei recenti conflitti in Medio Oriente, le aspettative rimangano caute a fronte delle sfide potenziali del contesto attuale, come l'aumento del costo della vita e la pressione degli elevati prezzi energetici sulle spese delle famiglie. Il traffico merci mondiale di dicembre risulta superiore rispetto allo stesso mese del 2023 (+10,8%), scontando un mese di dicembre a confronto particolarmente in sofferenza. Il segmento cargo, tuttavia, pur risentendo del raffreddamento della domanda nel periodo in analisi, mostra resilienza e prosegue nella fase di lento recupero e riassestamento dopo il periodo di forte crescita del 2021. L'andamento del trasporto merci sconta quindi le condizioni macroeconomiche e geopolitiche attuali, specialmente alla luce del rallentamento dell'economia mondiale legato (i) alle pressioni sulle catene di approvvigionamento a causa del conflitto russo-ucraino e delle tensioni in Medio Oriente in corso e (ii) alle condizioni macroeconomiche di incertezza che gravano sulle scelte dei consumatori, nonostante l'abbassamento della pressione inflazionistica e la ripresa degli scambi internazionali. Si sottolinea inoltre, per il traffico cargo aereo, l'effetto positivo sull'andamento recente delle *disruptions* legate alle rotte cargo marittime convenzionali derivanti dai recenti conflitti nel Canale di Suez (Fonte: IATA, *Air Passenger and Air Freight Market Analysis, Dicembre 2023*).

Il traffico passeggeri europeo nel 2023 è stato inferiore del 5,4% rispetto al 2019 risentendo, dopo aver beneficiato di un positivo effetto di stagionalità nella summer season, di un rallentamento nei mesi invernali e di un raffreddamento dell'economia mondiale. Il traffico merci è stato inferiore del 10% rispetto al 2019, in peggioramento a causa delle problematiche legate al contesto macro-economico e geopolitico (Fonte: ACI Europe, *Dicembre 2023*).

Il traffico passeggeri italiano ha superato valori pre-pandemici nel corso del 2023, facendo registrare volumi in sostanziale ripresa rispetto al 2019 (+2,1%), trainato da *performance* positive del traffico domestico. Nel singolo mese di dicembre il traffico passeggeri è stato superiore dell'1,8% rispetto al 2019. Per quanto concerne invece il traffico cargo, nel corso dell'anno registra un -1,5% a livello nazionale rispetto al 2019 (Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, *Dicembre 2023*).

L'Aeroporto di Bologna ha concluso il 2023 con un traffico passeggeri in sostanziale miglioramento rispetto ai valori pre-pandemici (+6,0% rispetto al 2019). Il recupero si conferma a due velocità, trainato dall'importante ripresa del traffico domestico (+24,6% vs 2019) mentre il traffico internazionale rimane dell'1,1% superiore allo stesso periodo del 2019, con un mix di traffico caratterizzato per il 68,1% da vettori *low cost*. A proposito di questi ultimi, il 1° febbraio 2023, la Capogruppo e il principale vettore *low cost* operante sullo scalo hanno consolidato la propria partnership stipulando un nuovo accordo di 6 anni, applicabile retroattivamente a partire dalla *winter season 2022/2023*.

Nel 2023 lo scalo bolognese si posiziona al settimo posto in Italia per numero di passeggeri e al terzo posto per volume di merce movimentata (Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, *Dicembre 2023*).

1.2 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 gate di imbarco e di ampliare le superfici commerciali.

A tale progetto si affiancano interventi mirati al fine di incrementare la capacità di alcuni sottosistemi specifici, come ad esempio i controlli di sicurezza e passaporti.

“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 e 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 2023 fino al 31 dicembre 2023;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 31 dicembre 2023 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 8,28 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 299 milioni di Euro.

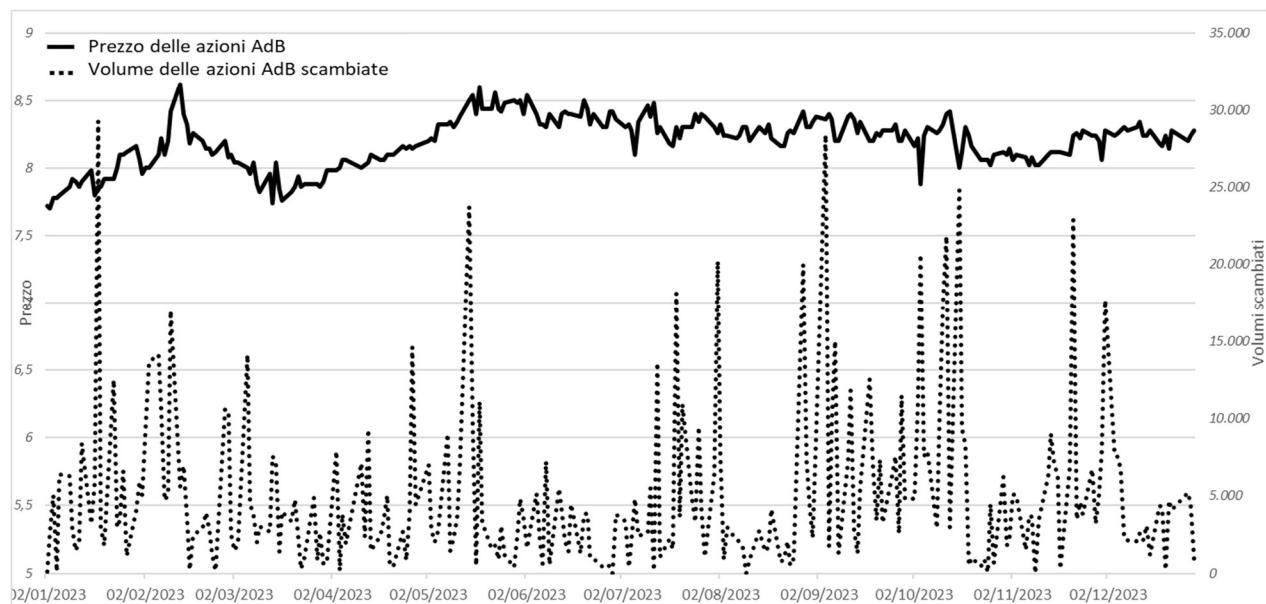
Andamento titolo AdB (01/01/2023-31/12/2023)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2023-31/12/2023)



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2023-31/12/2023)



Nel corso del 2023 il prezzo del titolo AdB è rimasto sostanzialmente stabile, segnando un lieve recupero a partire da aprile, con un picco a metà febbraio in corrispondenza di un aumento del volume di titoli scambiati sul mercato. Dopo un breve calo segnato tra la fine di febbraio e il mese di marzo, il titolo segna un trend in ripresa scontando la fiducia nei mercati, in particolare a seguito del superamento della situazione pandemica mondiale e dei primi segnali di calo dell'inflazione, a seguito del quale è succeduto una fase di stabilizzazione. Il prezzo ad azione di AdB risulta a fine 2023 sostanzialmente in linea con i valori dell'inizio del secondo semestre 2022, periodo dopo il quale il mercato ha scontato un generale clima di sfiducia nel mercato alla luce del forte effetto inflattivo sui prezzi delle materie prime.

2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

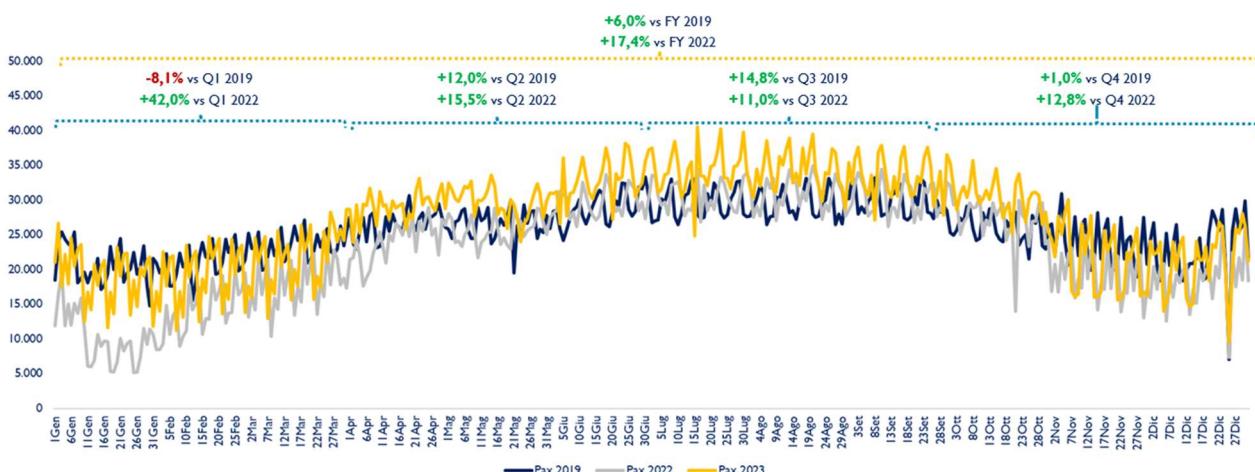
2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Il 2023 ha fatto registrare una progressiva ripresa dei volumi di traffico. I primi tre mesi hanno risentito ancora della stagionalità della domanda e delle incertezze a livello macroeconomico e geopolitico, tuttavia, l'inizio della *Summer Season* '23 ha permesso di segnare un pieno recupero rispetto ai valori pre-pandemici registrando record di traffico mensili storici per lo scalo e archiviando ufficialmente il "periodo nero" del Covid.

Nel corso dell'anno, infatti, lo scalo ha registrato complessivamente 9.970.284 passeggeri, in crescita rispetto al 2022 (+17,4%), anno condizionato dalla diffusione della variante Omicron e dall'aggressione dell'Ucraina da parte della Russia, con 78.658 movimenti (+11,0%) e 50.994 tonnellate di merce trasportata (-7,6%). Anche rispetto al 2019 lo scalo ha registrato un traffico passeggeri superiore del 6,0%, con luglio come il miglior mese di sempre nella storia dello scalo, i movimenti seguono il trend del traffico e superano del 2,0% i livelli del 2019, mentre il traffico merci è stato superiore del 4,4%. Il *load factor* medio risulta in aumento dal 79,2% del 2022 all'82,5% del 2023. Il riempimento medio degli aeromobili risulta inoltre superiore anche rispetto al 2019 (81,5%).

Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Dicembre 2023



	Gennaio – Dicembre 2023	Gennaio – Dicembre 2022	Var % 2023-2022	Gennaio – Dicembre 2019	Var % 2023-2019
Passeggeri	9.970.284	8.496.000	17,4%	9.405.920	6,0%
Movimenti	78.658	70.871	11,0%	77.126	2,0%
Tonnellaggio	5.480.246	4.854.383	12,9%	5.086.505	7,7%
Merce	50.994.486	55.194.607	-7,6%	48.832.550	4,4%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Dicembre 2023	% sul totale	Gennaio – Dicembre 2022	% sul totale	Gennaio – Dicembre 2019	% sul totale	Var % 23-22	Var % 23-19
Linea	3.117.917	31,3%	2.350.062	27,7%	3.765.104	40,0%	32,7%	-17,2%
Low cost	6.792.953	68,1%	6.098.218	71,8%	5.497.081	58,4%	11,4%	23,6%
Charter	42.686	0,4%	29.080	0,3%	121.033	1,3%	46,8%	-64,7%
Transiti	6.649	0,1%	7.930	0,1%	14.090	0,1%	-16,2%	-52,8%
Totale Aviazione Commerciale	9.960.205	99,9%	8.485.290	99,9%	9.397.308	99,9%	17,4%	6,0%
Aviazione Generale	10.079	0,1%	10.710	0,1%	8.612	0,1%	-5,9%	17,0%
Totale complessivo	9.970.284	100,0%	8.496.000	100,0%	9.405.920	100,0%	17,4%	6,0%

Il traffico *low cost* ha fatto registrare una variazione positiva dei volumi rispetto al 2019 (+23,6%), mentre il traffico di linea ha mostrato un recupero più lento (-17,2% rispetto al 2019) ed una contrazione dei movimenti rispetto al 2019, nonostante un fattore di riempimento dei voli in recupero. Questi diversi trend di crescita hanno modificato il mix di traffico, determinando un aumento della quota *low cost*, caratterizzata da minor marginalità, dal 58,4% del 2019 al 68,1% del 2023.

Nonostante il traffico internazionale abbia subito, nel corso degli ultimi tre anni, forti rallentamenti legati al permanere di parziali limitazioni alla circolazione delle persone tra i diversi Stati, oltre all'instabilità del contesto macroeconomico e geopolitico, a partire dalla stagione estiva 2022 ha segnato un'importante ripresa rispetto ai valori del 2019, scontando un effetto positivo del turismo di rivalsa in conseguenza alla cessazione delle restrizioni ai movimenti.

Si conferma una ripresa più rapida del comparto domestico, con i passeggeri su voli nazionali che hanno raggiunto e superato i livelli pre-pandemia (+24,6% rispetto al 2019), mentre il comparto internazionale risente ancora delle incertezze sullo scenario macroeconomico e geopolitico attuale, arrivando tuttavia a superare finalmente i valori del 2019 (+1,1%).

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Dicembre 2023	% sul totale	Gennaio – Dicembre 2022	% sul totale	Gennaio – Dicembre 2019	% sul totale	Var % 23-22	Var % 23-19
Nazionale	2.438.699	24,5%	2.217.001	26,1%	1.957.731	20,8%	10,0%	24,6%
Internazionale	7.521.506	75,4%	6.268.289	73,8%	7.439.577	79,1%	20,0%	1,1%
Totale Aviazione Commerciale	9.960.205	99,9%	8.485.290	99,9%	9.397.308	99,9%	17,4%	6,0%
Aviazione Generale	10.079	0,1%	10.710	0,1%	8.612	0,1%	-5,9%	17,0%
Totale complessivo	9.970.284	100,0%	8.496.000	100,0%	9.405.920	100,0%	17,4%	6,0%

Il traffico UE raggiunge il 97% dei valori del 2019, mentre il traffico Extra UE è superiore allo stesso periodo del 2019 (+54,8%) per effetto della riclassifica del traffico UK da UE a Extra UE. Anche al netto di questa diversa classificazione, il traffico Extra UE risulta superiore del 6,8% rispetto al 2019.

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Dicembre 2023	% sul totale	Gennaio – Dicembre 2022	% sul totale	Gennaio – Dicembre 2019	% sul totale	Var % 23-22	Var % 23-19
UE	7.800.631	78,2%	6.831.403	80,4%	8.001.891	85,1%	14,2%	-2,5%
Extra UE	2.159.574	21,7%	1.653.887	19,5%	1.395.417	14,8%	30,6%	54,8%
Totale Aviazione Commerciale	9.960.205	99,9%	8.485.290	99,9%	9.397.308	99,9%	17,4%	6,0%
Aviazione Generale	10.079	0,1%	10.710	0,1%	8.612	0,1%	-5,9%	17,0%
Totale complessivo	9.970.284	100,0%	8.496.000	100,0%	9.405.920	100,0%	17,4%	6,0%

Nel 2023 l'incidenza del traffico passeggeri domestico si sta riavvicinando ai valori del 2019 a favore di un'espansione del traffico internazionale che incide per circa il 75% del totale.

Tra le destinazioni internazionali, la Spagna conferma il secondo posto per volume di traffico passeggeri, con un'incidenza del 15,4% sul totale. Seguono Germania, con il 7,1% dei passeggeri totali, Regno Unito con il 6,7%, Francia con il 5,4% e Romania con il 4,9%. Tra le prime 10 nazioni troviamo tre Paesi Extra UE: oltre al Regno Unito vi sono anche la Turchia e l'Albania.

Traffico passeggeri per Paese	Gennaio – Dicembre 2023	% sul totale	Gennaio – Dicembre 2022	% sul totale	Gennaio – Dicembre 2019	% sul totale	Var % 23-22	Var % 23-19
Italia	2.438.699	24,5%	2.217.001	26,1%	1.957.731	20,8%	10,0%	24,6%
Spagna	1.532.470	15,4%	1.351.734	15,9%	1.302.254	13,8%	13,4%	17,7%
Germania	703.942	7,1%	558.980	6,6%	890.293	9,5%	25,9%	-20,9%
Regno Unito	669.622	6,7%	566.701	6,7%	904.859	9,6%	18,2%	-26,0%
Francia	538.060	5,4%	500.422	5,9%	507.613	5,4%	7,5%	6,0%
Romania	486.156	4,9%	422.725	5,0%	478.390	5,1%	15,0%	1,6%
Turchia	362.129	3,6%	232.843	2,7%	303.726	3,2%	55,5%	19,2%
Grecia	357.277	3,6%	293.987	3,5%	315.159	3,4%	21,5%	13,4%
Olanda	307.594	3,1%	261.471	3,1%	336.994	3,6%	17,6%	-8,7%
Albania	306.724	3,1%	206.177	2,4%	165.821	1,8%	48,8%	85,0%
Altri paesi	2.267.611	22,7%	1.883.959	22,2%	2.243.080	23,8%	20,4%	1,1%
Totale complessivo	9.970.284	100,0%	8.496.000	100,0%	9.405.920	100,0%	17,4%	6,0%

Nel 2023 sono state raggiungibili direttamente da Bologna 118 destinazioni.

Destinazioni raggiungibili dall'Aeroporto di Bologna	2023	2022	2019
Destinazioni (aeroporti) collegate direttamente	118	127	120

In linea con le riaperture ai movimenti e scontando un positivo effetto di turismo di rivalsa, sette tra le dieci principali destinazioni sono città estere, la prima delle quali è Barcellona con circa 438 mila passeggeri.

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio – Dicembre 2023	Gennaio – Dicembre 2022	Var % 2023-2022	Gennaio – Dicembre 2019	Var % 2023-2019
Catania	629.398	577.896	8,9%	397.194	58,5%
Barcellona	437.726	377.402	16,0%	389.343	12,4%
Palermo	313.338	346.931	-9,7%	276.883	13,2%
Tirana	306.724	206.177	48,8%	165.821	85,0%
Parigi CDG	287.610	273.590	5,1%	298.900	-3,8%
Madrid	274.949	275.667	-0,3%	312.296	-12,0%
Londra LHR	253.393	200.274	26,5%	307.990	-17,7%
Istanbul	248.354	179.299	38,5%	199.708	24,4%
Francoforte	244.876	186.088	31,6%	310.925	-21,2%
Brindisi	229.666	205.893	11,5%	189.762	21,0%

Traffico passeggeri inclusi transiti

Il *network* composto dalle principali compagnie aeree presenti sullo scalo risulta in lieve diminuzione rispetto al 2019 a causa del contesto configuratosi in seguito allo scoppio della pandemia ed in considerazione del contesto geopolitico attuale.

<i>L'evoluzione dell'offerta</i>	2023	2022	2019
Compagnie aeree	55	52	57

Analizzando le performance dei vettori, Ryanair si conferma la prima compagnia sullo scalo con il 53,3% del traffico totale seguita da Wizz Air con il 9,7% del traffico, in crescita rispetto al 5,4% del 2019. Tra le prime dieci compagnie dello scalo compaiono anche le principali compagnie di linea, a conferma, anche in questo contesto profondamente mutato, dell'ampia e diversificata gamma di vettori che operano sullo scalo di Bologna.

<i>Traffico passeggeri per compagnia</i>	2023	% sul totale	2022	% sul totale	2019	% sul totale
Ryanair	5.315.335	53,3%	4.831.709	56,9%	4.317.628	45,9%
Wizz Air	966.363	9,7%	848.516	10,0%	507.595	5,4%
Air France	287.290	2,9%	289.928	3,4%	313.319	3,3%
British Airways	253.444	2,5%	200.358	2,4%	308.163	3,3%
Turkish Airlines	248.546	2,5%	179.271	2,1%	199.708	2,1%
Lufthansa	244.398	2,5%	185.979	2,2%	310.707	3,3%
Vueling	242.521	2,4%	207.557	2,4%	197.294	2,1%
Klm Royal Dutch Airlines	193.556	1,9%	152.137	1,8%	226.232	2,4%
Air Nostrum	182.790	1,8%	161.460	1,9%	169.328	1,8%
Neos	168.142	1,7%	139.490	1,6%	124.425	1,3%
Altri	1.867.899	18,7%	1.299.595	15,3%	2.731.521	29,0%
Totale complessivo	9.970.284	100,0%	8.496.000	100,0%	9.405.920	100,0%

Traffico Merci

Il traffico merci mondiale risente delle condizioni macroeconomiche e geopolitiche, specialmente alla luce del rallentamento dell'economia mondiale, registrando un calo del 2% rispetto al 2022 (-4% rispetto al 2019). Anche a livello europeo la contrazione rispetto allo stesso periodo del 2019 è principalmente legata alle problematiche legate al contesto attuale che hanno influenzato anche l'andamento del settore nazionale (-1,5% rispetto al 2019).

Relativamente al traffico merci del Gruppo, nel 2023 si registra un livello di traffico cargo e posta a Bologna pari a 50.994.486 Kg, con un decremento del 7,6% rispetto al 2022. Tale andamento risente di una elevata incertezza sull'intero settore cargo mondiale, derivante dalla difficile situazione internazionale ed economica connessa al perdurare della guerra in Ucraina e dalle recenti tensioni macroeconomiche e geopolitiche.

Se si confronta l'andamento del traffico merci del 2023 con lo stesso periodo del 2019, si evidenzia un incremento complessivo del 4,4%.

(in KG)	Gennaio – Dicembre 2023	Gennaio – Dicembre 2022	Var % 2023-2022	Gennaio – Dicembre 2019	Var % 2023-2019
Merce via aerea di cui	41.174.117	42.973.932	-4,2%	38.050.148	8,2%
Merce	41.173.770	42.926.429	-4,1%	38.027.623	8,3%
Posta	347	47.503	-99,3%	22.525	-98,5%
Merce via superficie	9.820.369	12.220.675	-19,6%	10.782.402	-8,9%
Totale	50.994.486	55.194.607	-7,6%	48.832.550	4,4%

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. % vs 2019
Ricavi da Passeggeri	56.014	48.098	7.916	16,5%	60.500	-7,4%
Ricavi da Vettori	30.139	26.969	3.170	11,8%	25.777	16,9%
Ricavi da Operatori aeroportuali	4.381	5.007	(626)	-12,5%	3.510	24,8%
Incentivi al traffico	(27.370)	(26.499)	(871)	3,3%	(25.895)	5,7%
Ricavi per Servizi di Costruzione	25.972	14.979	10.993	73,4%	12.715	104,3%
Altri Ricavi	1.769	1.528	241	15,8%	1.552	14,0%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	(113)	(106)	(7)	6,6%	(879)	-87,1%
Riduzione Altri Ricavi a FSC	0	(41)	41	n.s.	0	n.s.
Totale Ricavi SBU AVIATION	90.792	69.935	20.857	29,8%	77.280	17,5%

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

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

Nel 2023 i ricavi crescono sia rispetto al 2022 che rispetto al 2019. La crescita rispetto al 2022 è legata all'andamento dei volumi di traffico, ma in misura rilevante anche ai maggiori investimenti effettuati in Diritti di Concessione, la cui entità determina anche la crescita rispetto al 2019.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* registrano una crescita del 29,8% rispetto al 2022 e del 17,5% sul 2019. In particolare, per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+16,5% rispetto al 2022 e -7,4% rispetto al 2019): i ricavi da Passeggeri sono correlati all'andamento del traffico passeggeri e delle tariffe, che nel 2023 rimangono pressoché invariate rispetto al 2022 (stesse tariffe per il periodo gennaio-maggio; tariffa media in lieve aumento rispetto al 2022 nel periodo giugno-agosto e in lieve calo a partire dal mese di settembre), ma in calo rispetto al 2019;
- Ricavi da Vettori (+11,8% rispetto al 2022 e +16,9% 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 tendenzialmente in linea con il 2022, come evidenziato in precedenza;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali (-12,5% rispetto al 2022 e +24,8% rispetto al 2019): i ricavi variano per effetto della variazione dei volumi di traffico con particolare rilevanza dell'Aviazione Generale, che genera i ricavi da servizio carburante, responsabili sia della contrazione rispetto al 2022 che della crescita rispetto al 2019;
- Incentivi: la variazione degli incentivi (+3,3% rispetto al 2022 e +5,7% rispetto al 2019) è legata all'andamento dei volumi del traffico incentivato;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: l'incremento di questa voce (+73,4% rispetto al 2022 e +104,3% rispetto al 2019) è da collegare ai maggiori 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 l'esercizio chiuso al 31.12.2023</i>	<i>per l'esercizio chiuso al 31.12.2022</i>	<i>Var. ass. vs 2022</i>	<i>Var. % vs 2022</i>	<i>per l'esercizio chiuso al 31.12.2019</i>	<i>Var. % vs 2019</i>
Retail e Advertising	18.201	14.803	3.398	23,0%	15.620	16,5%
Parcheggi	19.923	15.970	3.953	24,8%	16.818	18,5%
Real Estate	2.985	2.995	(10)	-0,3%	2.450	21,8%
Servizi ai passeggeri	7.464	5.786	1.678	29,0%	6.206	20,3%
Ricavi per Servizi di Costruzione	2.442	973	1.469	151,0%	3.705	-34,1%
Altri Ricavi	3.267	3.192	75	2,3%	3.056	6,9%
Riduzione Ricavi non Aeronautici a FSC	(10)	(226)	216	-95,6%	0	n.s.
Riduzione Altri Ricavi a FSC	0	(10)	10	n.s.	0	n.s.
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	54.272	43.483	10.789	24,8%	47.855	13,4%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nell'anno un incremento del 24,8% rispetto al 2022 e del 13,4% 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 (+23% rispetto al 2022 e +16,5% rispetto al 2019) è legato principalmente al traffico, come conseguenza dello 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. Le buone performance del Duty Free e del segmento food &

beverage amplificano l'effetto traffico sia nel confronto con il 2022 che rispetto al 2019. Anche la ripresa del settore dell'advertising contribuisce alla crescita rispetto al 2022, ma rimane ancora al di sotto dei livelli del 2019.

Parcheggi

Anche per il business dei parcheggi ed accessi viari le variazioni dei ricavi (+24,8% rispetto al 2022 e +18,5% 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 rispetto al 2019 è dovuta principalmente ad un nuovo contratto di subconcessione relativo a nuove aree consegnate a partire dal mese di giugno 2021.

Servizi ai passeggeri

Nel 2023 i servizi ai passeggeri vedono una crescita del 29% rispetto al 2022 e del 20,3% rispetto al 2019, per effetto sia dei servizi *premium* (*lounge e servizi accessori*) che degli autonoleggi. Si espone di seguito l'andamento dei singoli business.

Servizi premium

Per questo business si registra un aumento dei ricavi rispetto al 2022 dovuto alla crescita del traffico e della quota di passeggeri in partenza che richiedono tali servizi. Malgrado i volumi siano ancora al di sotto di quelli del 2019, a causa della non completa ripresa del traffico business, l'effetto inflattivo sulla tariffa comporta un incremento dei ricavi anche rispetto al 2019.

Subconcessione autonoleggiatori

I ricavi car rental sono in crescita sia rispetto al 2022 che rispetto al 2019. Tale risultato è determinato dalle rinegoziazioni complessive dei contratti dell'intero comparto, che hanno prodotto incrementi dei canoni da subconcessione spazi e dei canoni variabili riconosciuti al gestore.

I risultati positivi derivano anche dall'incremento del numero di compagnia di autonoleggio presenti sullo scalo cui è corrisposta una maggiore offerta alla clientela.

Ricavi per Servizi di Costruzione

L'andamento di questa voce (+151% rispetto al 2022 -34,1% rispetto al 2019) è da collegare agli investimenti destinati alla *business unit* rispetto all'analogo periodo degli scorsi anni.

Altri ricavi

L'incremento degli altri ricavi rispetto al 2022 (+2,3%) è dovuto principalmente a maggiori attività di manutenzione effettuate sui mezzi degli operatori aeroportuali e a penali determinate da ritardi nell'esecuzione dei lavori di realizzazione del piazzale aeromobili III lotto.

Rispetto al 2019 (+6,9%) la crescita deriva dai ricavi di vendita del liquido *deicing* aeromobili (nello stesso periodo del 2019 la nuova gestione del liquido, acquistato e gestito da AdB e venduto all'*handler* per lo svolgimento del servizio, ha avuto avvio dal mese di novembre, quindi non è stato presente nei primi tre mesi dell'anno), dal contributo straordinario a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per energia elettrica e gas naturale acquistati ed effettivamente utilizzati (spettante in quanto impresa non energivora e non gasivora che ha subito un incremento superiore al 30% del corrispondente prezzo medio riferito al medesimo trimestre dell'anno 2019) maturato nel primo e secondo trimestre 2023, dalla maturazione del contributo per il progetto finanziato ITAIR-ISAC, relativo alla creazione di una centrale condivisa di rischi cyber-security in collaborazione con Assaeroporti, in quanto concluso e rendicontato, e dall'applicazione delle penali di cui sopra.

2.3 STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO

2.3.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. % vs 2019
Altri Ricavi	0	21.137	(21.137)	n.s.	0	n.s.
Totale Ricavi SBU ALTRO	0	21.137	(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 2022 è dovuta al contributo derivante dal Fondo di compensazione previsto dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178 (c.d. Legge di Bilancio 2021), e attuato con Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, volto alla copertura delle perdite subite a causa della crisi pandemica nel periodo 1° marzo-30 giugno 2020. L'ammontare del contributo spettante al Gruppo a ristoro del danno subito è pari a 21.137 mila Euro, di cui 20.903 mila Euro relativi alla Capogruppo e 234 mila Euro alla controllata TAG Bologna S.r.l.

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

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	63.325	53.754	9.571	17,8%	63.274	0,1%

Ricavi per servizi non aeronautici	51.811	42.257	9.554	22,6%	44.295	17,0%
Ricavi per servizi di costruzione	28.414	15.952	12.462	78,1%	16.420	73,0%
Altri ricavi e proventi della gestione	1.514	22.592	(21.078)	-93,3%	1.146	32,1%
RICAVI	145.064	134.555	10.509	7,8%	125.135	15,9%
Materiali di consumo e merci	(3.673)	(4.133)	460	-11,1%	(2.305)	59,3%
Costi per servizi	(24.789)	(21.383)	(3.406)	15,9%	(20.920)	18,5%
Costi per servizi di costruzione	(27.061)	(15.192)	(11.869)	78,1%	(15.639)	73,0%
Canoni, noleggi e altri costi	(10.406)	(8.259)	(2.147)	26,0%	(8.614)	20,8%
Oneri diversi di gestione	(3.635)	(3.257)	(378)	11,6%	(3.260)	11,5%
Costo del personale	(31.418)	(27.503)	(3.915)	14,2%	(29.460)	6,6%
COSTI	(100.982)	(79.727)	(21.255)	26,7%	(80.198)	25,9%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	44.082	54.828	(10.746)	-19,6%	44.937	-1,9%
Ammortamento diritti di concessione	(8.744)	(8.014)	(730)	9,1%	(6.243)	40,1%
Ammortamento altre attività immateriali	(692)	(661)	(31)	4,7%	(1.576)	-56,1%
Ammortamento attività materiali	(2.276)	(5.249)	2.973	-56,6%	(2.750)	-17,2%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(11.712)	(13.924)	2.212	-15,9%	(10.569)	10,8%
Accantonamento rischi su crediti	654	(693)	1.347	n.s.	1	n.s.
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(3.733)	(4.079)	346	-8,5%	(2.893)	29,0%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(3.507)	(171)	(3.336)	1950,9%	(409)	757,5%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(6.586)	(4.943)	(1.643)	33,2%	(3.301)	99,5%
TOTALE COSTI	(119.280)	(98.594)	(20.686)	21,0%	(94.068)	26,8%
RISULTATO OPERATIVO	25.784	35.961	(10.177)	-28,3%	31.067	-17,0%
Proventi finanziari	840	1.427	(587)	-41,1%	150	460,0%
Oneri finanziari	(3.202)	(1.471)	(1.731)	117,7%	(1.125)	184,6%
Proventi e oneri non ricorrenti	0	0	0	n.s.	0	n.s.
RISULTATO ANTE IMPOSTE	23.422	35.917	(12.495)	-34,8%	30.092	-22,2%
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(6.716)	(4.808)	(1.908)	39,7%	(9.240)	-27,3%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	16.706	31.109	(14.403)	-46,3%	20.852	-19,9%
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	16.706	31.109	(14.403)	-46,3%	20.852	-19,9%

Per rendere più significativo il confronto con i dati precedenti la diffusione della pandemia nelle tabelle con i dati economici si fornisce il confronto con lo stesso periodo del 2019.

Il 2023 si chiude con un **utile consolidato di 16,7 milioni di Euro** contro 31,1 milioni del 2022 di cui 21,1 milioni dovuti al contributo derivante dal Fondo di compensazione dei danni subiti a causa Covid-19. Al netto di tale contributo straordinario l'utile del 2022 con cui confrontare il risultato dello stesso periodo del 2023 ammonta a 10 milioni di Euro e la crescita è quindi del 67,5%.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 7,8% rispetto al 2022 e del 15,9% se confrontati con il 2019.

Tale risultato risente fortemente del contributo derivante dal Fondo di compensazione erogato nel 1° trimestre 2022; 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 17,8% rispetto al 2022, per effetto dell'andamento positivo del traffico, e rimangono in linea con il 2019, malgrado l'incremento del traffico, a seguito di un calo delle tariffe aeronautiche e in considerazione di un diverso mix di traffico che vede un aumento del segmento low cost;

- i **ricavi per servizi non aeronautici** crescono del 22,6% rispetto al 2022 e del 17% rispetto al 2019 per l'andamento delle diverse componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;

- i **ricavi per servizi di costruzione** crescono (+78,1% rispetto al 2022 e +73% rispetto al 2019) per maggiori investimenti realizzati nel settore aviation e non aviation rispetto al 2022 e per maggiori investimenti realizzati nel solo settore aviation rispetto al 2019;

- **altri ricavi e proventi della gestione:** all'interno di questa voce nello stesso periodo del 2022 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 del 2023 sono in aumento del 4,1% rispetto al 2022. A determinare la crescita rispetto al 2019 sono stati i contributi descritti nella sezione non aviation, le penali derivanti da ritardi nell'esecuzione dei lavori di realizzazione del piazzale aeromobili III lotto e i maggiori ricavi da oneri condominiali a seguito della crescita dei costi dell'energia. Rispetto al 2022 hanno contribuito gli oneri condominiali e i maggiori ricavi da penali.

I **costi** del periodo crescono complessivamente del 26,7% sullo stesso periodo del 2022 e del 25,9% sul 2019.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano una contrazione del 11,1% rispetto al 2022 dovuta al minor acquisto di carburante per aeromobili dell'Aviazione Generale, come conseguenza del calo dei movimenti, compensata in parte da maggiori acquisti di beni di consumo e arredi operativi per il terminal passeggeri; l'aumento del 59,3% rispetto al 2019 deriva da maggiori acquisti di carburante per aeromobili e di materiale per imballaggio merce ai quali si aggiunge anche un incremento per l'acquisto di liquido de-icing;
- ✓ i **costi per servizi** sono superiori al 2022 (+15,9%) per effetto dell'incremento dei servizi correlati al traffico (servizio PRM - passeggeri a ridotta mobilità e servizio MBL – Marconi Business Lounge), ma soprattutto dei costi di tutti gli altri servizi quali manutenzioni, navette per i parcheggi remoti, prestazioni professionali e consulenze, pulizie, sviluppo e promozione e assicurazioni; i costi per servizi crescono anche rispetto al 2019 (+18,5%) a causa di maggiori costi per utenze, manutenzioni, servizi di sicurezza, prestazioni professionali e consulenze, pulizie, navette per i parcheggi remoti, assicurazioni e sviluppo e promozione;
- ✓ l'andamento della voce **canoni, noleggi e altri costi** (+26% rispetto al 2022 e +20,8% 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 oltre a maggiori canoni di elaborazione dati e affitti passivi;
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** crescono del 11,6% rispetto al 2022 e del 11,5% rispetto al 2019 per effetto di maggiori oneri tributari, quote associative ed erogazioni liberali, ai quali si aggiunge, nel confronto con il 2019, anche un incremento del contributo al servizio antincendio.

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

Complessivamente il 2023 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA) di 44,1 milioni di Euro** contro un margine di 54,8 milioni di Euro del 2022, fortemente influenzato dal contributo derivante dal Fondo di compensazione, e di 44,9 milioni di Euro nel 2019. Si rimanda alla sezione del Margine Operativo Lordo rettificato per la lettura dei risultati del periodo al netto del contributo 2022.

Passando ai **costi di struttura**, la voce **“ammortamenti e svalutazioni”** si attesta a 11,7 milioni di Euro in calo rispetto al 2022 (-15,9%), anno nel quale era stata rilevata la svalutazione di un compendio immobiliare iscritto negli investimenti immobiliari ai sensi dello IAS 40.

Gli **accantonamenti**, al contrario, presentano una crescita del 33,2% passando da 4,9 milioni a 6,6 milioni di Euro a causa di maggiori accantonamenti ai fondi contenziosi in corso e oneri futuri. L'incremento del fondo contenzioso in corso è dovuto prevalentemente alla crescita del tasso di interesse legale con cui sono calcolati gli interessi per ritardato pagamento del contributo al servizio antincendio, oggetto di pluriennale contenzioso. I maggiori accantonamenti al fondo oneri futuri si riferiscono prevalentemente alla stima degli oneri di bonifica di un terreno (rif. voce 16 nota). D'altro lato si rileva una componente positiva legata al rilascio di una parte del fondo svalutazione crediti a fronte dell'incasso di partite ritenute a rischio nell'esercizio precedente.

Il **Risultato Operativo (EBIT)** si attesta a **25,8 milioni di Euro** contro un risultato di 36 milioni del 2022 (14,7 milioni al netto del Contributo Covid) e di 31,1 milioni di Euro nell'ultimo anno pre-Covid.

La **gestione finanziaria** chiude con un **saldo negativo di 2,4 milioni di Euro** contro un sostanziale pareggio del 2022 (44 mila di Euro) a causa dei maggiori oneri finanziari sui mutui per la crescita dei tassi di interesse e degli oneri di attualizzazione dei fondi per il tendenziale calo dei tassi di interesse prospettici. Per ottimizzare la struttura finanziaria e migliorare il profilo di scadenze del debito, la Capogruppo, nel mese di settembre, ha rimborsato anticipatamente il finanziamento Intesa Sanpaolo Spa di 33,9 milioni di Euro gravato dalle crescenti commissioni da garanzia SACE e ha sottoscritto un nuovo finanziamento ESG KPI Linked Loan con Credit Agricole Italia di 15 milioni di Euro e della durata di 60 mesi che prevede un bonus sullo spread definito contrattualmente al raggiungimento di alcuni KPI ESG. In particolare, sono stati condivisi impegni di progressiva riduzione dell'intensità di emissione di gas clima-alteranti, in abbinamento con una crescente auto-produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** dell'esercizio si attesta a **23,4 milioni di Euro** (35,9 milioni al 31 dicembre 2023 – 14,8 milioni al netto del contributo Covid e 30,1 milioni di Euro al 31 dicembre 2019).

Le **imposte sul reddito** passano da 4,8 milioni di Euro del 2022 a 6,7 milioni di Euro a causa della crescita della base imponibile in quanto nel 2022 il contributo Covid-19 non ha concorso 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** dell'esercizio, interamente di competenza del Gruppo, si attesta pertanto ad un utile di **16,7 milioni di Euro** contro 31,1 milioni di Euro del 2022.

L'andamento del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione, del contributo derivante dal Fondo di compensazione danni Covid e dei ricavi per credito da Terminal Value su Fondo di Rinnovo (rif. par. Attività immateriali del cap. Criteri di Valutazione della nota al bilancio consolidato e separato) viene indicato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	63.325	53.754	9.571	17,8%	63.274	0,1%
Ricavi per servizi non aeronautici	51.811	42.257	9.554	22,6%	44.295	17,0%
Altri ricavi e proventi della gestione	1.341	1.421	(80)	-5,6%	1.065	25,9%
RICAVI RETTIFICATI	116.477	97.432	19.045	19,5%	108.634	7,2%
Materiali di consumo e merci	(3.673)	(4.133)	460	-11,1%	(2.305)	59,3%
Costi per servizi	(24.789)	(21.383)	(3.406)	15,9%	(20.920)	18,5%
Canoni, noleggi e altri costi	(10.406)	(8.259)	(2.147)	26,0%	(8.614)	20,8%
Oneri diversi di gestione	(3.635)	(3.257)	(378)	11,6%	(3.260)	11,5%
Costo del personale	(31.418)	(27.503)	(3.915)	14,2%	(29.460)	6,6%
COSTI RETTIFICATI	(73.921)	(64.535)	(9.386)	14,5%	(64.559)	14,5%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	42.556	32.897	9.659	29,4%	44.075	-3,4%
Ricavi per servizi di costruzione	28.414	15.952	12.462	78,1%	16.420	73,0%
Costi per servizi di costruzione	(27.061)	(15.192)	(11.869)	78,1%	(15.639)	73,0%
Margine Servizi di Costruzione	1.353	760	593	78,0%	781	73,2%
Ricavi per credito da Terminal Value su Fondi di Rinnovo	173	34	139	408,8%	81	113,6%
Ricavi per contributo fondo di compensazione Legge Bilancio.2021		21.137	(21.137)	n.s.	0	n.s.
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	44.082	54.828	(10.746)	-19,6%	44.937	-1,9%

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

I **ricavi rettificati** evidenziano una crescita del 19,5% sul 2022 e del 7,2% sul 2019. I **costi rettificati** sono in crescita del 14,5% sia sul 2022 che sul 2019, determinando un **Margine Operativo Lordo rettificato di 42,6 milioni di Euro** contro 32,9 milioni di Euro del 2022 (+29,4%), ma ancora inferiore ai 44,1 milioni di Euro del 2019 (-3,4%).

3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

Di seguito la sintesi del rendiconto finanziario consolidato con evidenza dei flussi di cassa generati/assorbiti dall'attività operativa, di investimento e di finanziamento degli esercizi 2023 e 2022:

in migliaia di Euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	43.044	54.555	(11.511)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	34.812	69.928	(35.116)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	11.217	(63.431)	74.648
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(29.563)	(6.844)	(22.719)
Variazione finale di cassa	16.466	(347)	16.813
Disponibilità liquide inizio periodo	27.868	28.215	(347)
Variazione finale di cassa	16.466	(347)	16.813
Disponibilità liquide fine periodo	44.334	27.868	16.466

Il **flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante ha prodotto cassa per 43 milioni di Euro** contro 54,6 milioni di Euro nel 2022.

Al netto dei 21,1 milioni di Euro del contributo del fondo di compensazione dei danni subiti dal Covid-19 rilevato nel 2022, la variazione rispetto allo stesso periodo dell'anno 2022 risulta positiva per 9,6 milioni di Euro.

I **flussi di cassa del capitale circolante** del periodo hanno assorbito cassa per 8 milioni di Euro per:

- incremento dei crediti commerciali lordi per 5,7 milioni di Euro e degli altri crediti per 4,3 milioni di Euro legato alla crescita dei volumi di traffico che impatta sia sui crediti commerciali che sui crediti per addizionale e Iresa alla voce “altri crediti”;
- uscite per pagamento interessi e utilizzo dei fondi per 4,8 milioni di Euro, oltre ad uscite per pagamento imposte per 3,4 milioni di Euro.

Dal lato delle fonti si rileva l'incremento dei debiti commerciali per 2 milioni di Euro e degli “altri debiti” per 8 milioni di Euro prevalentemente per la crescita dei debiti sempre per addizionale e Iresa, per il servizio vigili del fuoco e per i debiti verso erario.

Per effetto di quanto sopra il **flusso di cassa delle attività operative al netto delle variazioni del capitale circolante** risulta positivo per **34,8 milioni di Euro** contro un flusso di cassa positivo di 69,9 milioni del 2022.

Il flusso di cassa positivo delle **attività di investimento** per 11,2 milioni di Euro è determinato:

- dalla generazione di risorse per 40 milioni di Euro per l'incasso dei *time deposit* scaduti e per 9 milioni di Euro per la riclassifica nelle liquidità disponibili dei *time deposit* con durata residua inferiore a 3 mesi;
- dall'assorbimento di risorse generato dalle **attività di investimento** in immobilizzazioni materiali e immateriali, prevalentemente diritti di concessione per **28,8 milioni di Euro** contro 18,4 milioni nel periodo di confronto.

Il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è stato negativo per **29,6 milioni di Euro** per:

- il rimborso volontario anticipato del finanziamento Intesa Sanpaolo Spa con garanzia SACE per 33,9 milioni di Euro;
- il rimborso delle rate dei mutui in scadenza;
- l'incasso di un nuovo finanziamento di 15 milioni di Euro;
- il pagamento delle passività per leasing.

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è stata **positiva per 16,5 milioni di Euro**.

Di seguito il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo al 31 dicembre 2023 a confronto con il 31 dicembre 2022 in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>per l'esercizio chiuso al 31.12.2023</i>	<i>per l'esercizio chiuso al 31.12.2022</i>	<i>Variazione</i>
A Disponibilità liquide	35.323	27.868	7.455
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	9.011	0	9.011
C Altre attività finanziarie correnti	5.002	45.058	(40.056)
D Liquidità (A+B+C)	49.336	72.926	(23.590)
E Debito finanziario corrente	(7.232)	(2.819)	(4.413)
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(12.323)	(14.976)	2.653
G Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(19.555)	(17.795)	(1.760)
H Posizione finanziaria corrente netta (G - D)	29.781	55.131	(25.350)
I Debito finanziario non corrente	(21.284)	(47.605)	26.321
J Strumenti di debito	0	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(115)	(521)	406
L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(21.399)	(48.126)	26.727
M Totale posizione finanziaria netta (H + L)	8.382	7.005	1.377

La Posizione Finanziaria Netta del Gruppo al 31 dicembre 2023 è pari a **8,4 milioni di Euro** contro 7 milioni di Euro al 31 dicembre 2022.

Rispetto al 31 dicembre 2022 dal lato della liquidità la variazione è dovuta:

- al flusso di cassa operativo al netto della variazione del Capitale Circolante Netto, positivo per 34,8 milioni di Euro;
- al cash flow negativo delle attività di investimento per 28,8 milioni di Euro;
- al flusso di cassa positivo generato dalla scadenza dei *time deposit* per 40 milioni di Euro;
- al cash flow negativo per 29,6 milioni di Euro delle attività di finanziamento.

Dal lato dei debiti si rilevano significative differenze nei periodi in esame dovute al rimborso da parte di AdB del finanziamento Intesa Sanpaolo con garanzia SACE e alla sottoscrizione di un nuovo finanziamento con Credit Agricole.

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

Di seguito si riporta la struttura patrimoniale del Gruppo classificata sulla base delle “fonti” e degli “impieghi” per il biennio 2022-2023:

IMPIEGHI	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione Assoluta	Var. %
-Crediti commerciali	19.072	12.672	6.400	51%
-Crediti tributari	360	387	(27)	-7%
- Altri Crediti	6.522	4.775	1.747	37%
-Rimanenze di magazzino	878	912	(34)	-4%
Subtotale	26.832	18.746	8.086	43%
-Debiti commerciali	(26.897)	(24.869)	(2.028)	8%
-Debiti tributari	(2.664)	(2.923)	259	-9%
-Altri debiti	(36.305)	(32.256)	(4.049)	13%
Subtotale	(65.866)	(60.048)	(5.818)	10%
Capitale circolante netto operativo	(39.034)	(41.302)	2.268	-5%
Immobilizzazioni	238.820	220.367	18.453	8%
-Imposte differite attive	6.831	10.002	(3.171)	-32%
-Altre attività non correnti	16.263	13.869	2.394	17%
Totale immobilizzazioni	261.914	244.238	17.676	7%
- Fondi rischi, oneri e TFR	(22.426)	(17.673)	(4.753)	27%
- Fondo imposte differite	(2.790)	(2.843)	53	-2%
-Altre passività non correnti	(77)	(115)	38	-33%
Subtotale	(25.293)	(20.631)	(4.662)	23%
Capitale fisso operativo	236.621	223.607	13.014	6%
Totale Impieghi	197.587	182.305	15.282	8%

FONTI	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione Assoluta	Variazione %
Posizione (Indebitamento) finanziaria netta	8.382	7.005	1.377	20%
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	0	0%
-Riserve	(98.949)	(67.887)	(31.062)	46%
-Risultato dell'esercizio	(16.706)	(31.109)	14.403	-46%
Patrimonio Netto di Gruppo	(205.969)	(189.310)	(16.659)	9%
-Patrimonio Netto di terzi	0	0	0	0%
Totale Patrimonio Netto	(205.969)	(189.310)	(16.659)	9%
Totale fonti	(197.587)	(182.305)	(15.282)	8%

Il **capitale investito netto** al 31 dicembre 2023 è pari a **197,6 milioni di Euro** in aumento di 15,3 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2022 principalmente per la crescita degli investimenti prevalentemente in diritti di concessione - il capitale fisso aumenta di 17,7 milioni di Euro attestandosi a 261,9 milioni di Euro contro i 244,2 milioni del 31 dicembre 2022.

Sul lato delle fonti, si registra al 31 dicembre 2023 una posizione finanziaria netta di 8,4 milioni di Euro contro 7 milioni al 31 dicembre 2022, mentre il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo**, pari a **206 milioni di Euro** contro 189,3 milioni al 31 dicembre 2022, si incrementa per effetto del risultato economico complessivo del periodo.

3.4 PRINCIPALI INDICI

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

PRINCIPALI INDICI		2023	2022
ROE	Risultato Netto/		
	Patrimonio Netto Medio	8,5%	17,9%
ROI	Risultato Operativo Rettificato/		
	Capitale Investito Netto Medio	12,8%	7,3%
ROS	Risultato Operativo Rettificato/		
	Ricavi rettificati	20,4%	11,8%
ROCE	Risultato Operativo Rettificato/		
	Capitale Investito Netto	12,3%	7,7%
ROD finanziario	Oneri finanziari da indebitamento finanziario/		
	Debiti verso le banche	6,6%	2,2%
Indice di onerosità dell'indebitamento	Oneri finanziari da indebitamento finanziario/		
	Margine Operativo Lordo Rettificato	5,2%	4,2%
Quoziente di disponibilità	Attività correnti e destinate alla vendita		
	Passività Correnti	0,86	1,14
Indice del Margine di Struttura Allargato	(Patrim.netto+Pass.non correnti)/		
	Attività non correnti	0,95	1,05
Indipendenza finanziaria	Patrimonio Netto/		
	Totale Attività	0,61	0,56

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

DSO e DPO	2023	2022	Variazione
Giorni medi di incasso clienti	41	52	(11)
Giorni medi pagamento fornitori	53	52	1

I giorni medi di incasso dei crediti si attestano a 41 giorni medi ed evidenziano un miglioramento significativo rispetto al 2022 (-11 giorni medi) e anche rispetto ai valori degli anni pre-Covid (44 giorni medi nel 2019). Sostanzialmente stabili i giorni medi di pagamento dei fornitori; da 52 del 2022 a 53 giorni del 2023.

3.5 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI E GLI INVESTIMENTI

3.5.1 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

Nel corso dell'anno 2023 sono state portate avanti le attività di sviluppo delle infrastrutture che durante il periodo pandemico avevano subito dei rallentamenti causati dalle restrizioni imposte e dallo strumento della Cassa Integrazione cui il Gruppo aveva fatto ricorso.

Lo sviluppo delle infrastrutture è proseguito quindi con progetti chiave nei vari ambiti *airside*, terminal e *landside* in linea con quanto approvato all'interno del *"Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016-30"*.

Oltre alla pianificazione di medio lungo periodo, a dicembre 2021 ENAC ha emanato una lettera circolare inerente alla redazione di Piani per lo sviluppo funzionale dei terminal per aeroporti con traffico annuo passeggeri maggiore di 5 milioni. In ottemperanza a tale richiesta, AdB ha strutturato il *"Piano per lo sviluppo funzionale e sostenibile dell'area terminal"* quale nuovo strumento programmatico di breve termine (quadriennale/quinquennale), che include i principali interventi previsti in relazione al terminal nel periodo 2022-2026 e costituisce un quadro tecnico a supporto del Contratto di Programma.

3.5.2 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli **investimenti** realizzati dal Gruppo al **31 dicembre 2023** è pari a **29,7 milioni di Euro**. In particolare 18,3 milioni di Euro sono relativi ad investimenti di natura infrastrutturale e 11,4 milioni di Euro sono relativi ad investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

Di seguito si evidenziano i principali interventi di natura infrastrutturale conclusi nell'anno:

- **Ampliamento parcheggio aeromobili terzo lotto:** nel terzo trimestre 2023 si sono conclusi, con entrata in esercizio parziale, i lavori di ampliamento del piazzale Apron 3; proseguono invece i lavori per la realizzazione di un nuovo impianto carburante per i voli di Aviazione Generale e i lavori per l'installazione di nuovi AVL (Aiuti Visivi Luminosi) entrambi da completarsi nei primi mesi del 2024;
- **Riqualifica Apron 1:** sono stati completati i lavori di fase I del piazzale Apron 1 (porzione inclusa tra lo stand 112 e lo stand 116 per complessivi 15.000 mq) che hanno riqualificato la pavimentazione fino agli strati più profondi, mediante l'utilizzo di materiali più prestanti, per permettere di allungare la vita utile del piazzale. Sono in corso i lavori di fase II (porzione inclusa tra stand 110 e 111 per complessivi 10.000 mq);
- **Riconfigurazione curbside 1° piano:** l'intervento è stato completato in autunno con la riqualifica e l'adeguamento degli spazi *landside* posti all'esterno del terminal passeggeri al piano primo;
- **Rifunzionalizzazione area cargo:** sono stati completati i lavori per la rifunzionalizzazione dell'area cargo con l'obiettivo di incrementare la capacità di stoccaggio dell'infrastruttura cargo, riorganizzando gli spazi interni e massimizzando le aree per il deposito della merce *import* ed *export*.

Di seguito si evidenziano i principali interventi conclusi nel 2023 destinati all'operatività aeroportuale, al miglioramento del servizio offerto al passeggero e all'efficientamento dei processi aziendali:

- adeguamento Antincendio dei Sistemi di Evacuazione Fumi e Calore (SEFC) presso il Terminal;
- interventi vari su impianti tecnologici, in particolare: completamento della seconda torre evaporativa a servizio dei *chiller* di condizionamento del Terminal, condizionamento dei moli di imbarco, nuovi gruppi elettrogeni presso il Terminal Merci;
- installazione della nuova segnaletica dinamica lungo il viale di ingresso dell'aeroporto;

- nuova macchina radiogena “*dual view*” per il controllo delle merci in adeguamento alla normativa vigente;
- realizzazione della nuova bussola nei pressi dell’area MBL per migliorare la gestione dei flussi passeggeri e consentire un ingresso dedicato per l’accesso al *People Mover*;
- interventi vari di *information technology* per migliorare la “*passenger experience*”.

Tra gli interventi destinati alla sostenibilità si segnalano:

- **compensazioni ambientali:** sono state quasi completate le attività di esproprio relative alle proprietà insistenti sulle aree destinate alla realizzazione di una fascia boscata lungo il perimetro nord del sedime aeroportuale al fine di ottemperare alle prescrizioni del Decreto VIA Masterplan e dell’Accordo Territoriale Attuativo per la Decarbonizzazione dello scalo, compensando gli impatti ambientali legati alle operazioni aeroportuali. In autunno si è avviata la fase di “piantumazione” per la realizzazione del bosco;
- **nuovi impianti fotovoltaici:** comprendono il completamento dei pannelli fotovoltaici a copertura sull’edificio BHS, l’avvio dei lavori di realizzazione di un impianto più potente rispetto all’esistente a copertura del terminal, l’avvio del Progetto Esecutivo per la realizzazione di un impianto fotovoltaico a terra situato a nord della pista di volo dopo aver ottenuto da Enac l’approvazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica;
- **nuovo impianto di laminazione:** completati i lavori di realizzazione di un nuovo impianto di laminazione delle acque di dilavamento dell’aeroporto in sostituzione dell’esistente bacino denominato Cava Olmi. Da completarsi la rinaturalizzazione dell’area su cui insiste l’attuale bacino;
- **altri interventi di efficientamento e rinnovo:** questi interventi includono l’illuminazione di uffici, aerostazione e piazzali con utilizzo di led a risparmio energetico, l’installazione di pellicole anti irraggiamento presso il terminal per un maggiore confort ai passeggeri, colonnine di ricarica per veicoli elettrici, il rinnovo parco mezzi con nuove auto elettriche e mezzi operativi ed un impianto di recupero acque piovane per la raccolta di pluviali da convogliare a una nuova vasca prefabbricata interrata destinata al riutilizzo per usi compatibili. Completato inoltre l’intervento di sostituzione del gruppo frigo ad assorbimento a servizio dell’impianto di trigenerazione.

Tra i principali interventi avviati ma ancora in corso al 31 dicembre 2023 si segnalano:

- Acquisto di un **sistema informatico** (chioschi e *software*) per il processamento dei passeggeri soggetti a normativa “*entry-exit*”
- **Riconfigurazione Sala Partenze Schengen:** avviati i lavori di ampliamento della sala imbarchi Schengen che prevedono l’espansione in aree *landside*, la sistemazione e il miglioramento dell’assetto esistente dei flussi passeggeri preservando l’ottimizzazione delle aree commerciali;
- **Nuova viabilità perimetrale:** avviati i lavori di realizzazione della nuova viabilità perimetrale che comprendono la realizzazione di opere di urbanizzazione relative all’entrata in servizio della viabilità e alla futura realizzazione dei depositi carburanti e piazzali;
- **Nuovo Parcheggio Multipiano:** si sono avviati i lavori per la realizzazione di un nuovo parcheggio multipiano composto da due corpi distribuiti su 8 livelli (piano terra + 7 piani) che ospiterà 2.218 posti auto; inoltre è stato completato lo spostamento dell’isola ecologica in quanto interferente con la realizzazione del parcheggio stesso;
- **Riqualifica area security e controllo passaporti:** proseguono i lavori finalizzati ad efficientare i sottosistemi di controllo principali dell’aerostazione quali i controlli di sicurezza e i controlli

passaporti ed aumentare il livello di qualità e di servizio offerti al passeggero. In particolare a fine 2023 è stato completato il rifacimento dell'area passaporti e dei nuovi uffici degli enti di stato (polizia, guardia di finanza e dogana) con l'installazione di un ulteriore nuovo banco per il controllo manuale dei passaporti e l'ottimizzazione dei flussi;

- **Ampliamento terminal:** nel corso del 2023 è stato completato il progetto esecutivo relativo all'area airside dell'ampliamento del terminal passeggeri e si è avviata la gara per l'affidamento del progetto esecutivo per la realizzazione del building relativo all'ampliamento Terminal. Sono stati avviati anche gli incarichi per indagini geologiche e rilievi topografici propedeutici ai lavori, oltre all'elaborazione delle linee guida per la progettazione e standardizzazione degli esterni del terminal passeggeri.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli **interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali e degli impianti** al 31 dicembre 2023 è pari a **3,2 milioni di Euro**, di cui **1,02 milioni** di Euro per interventi su air side (interventi di ripristino strato di usura su taxiway e raccordo), **901 migliaia** di Euro per interventi vari su impianti e **1,3 milioni** di Euro per interventi *landside* destinati al mantenimento dell'operatività.

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Var. ass. VS 2022	Var. % VS 2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio Equivalenti Full Time	491	444	47	11%	492	-1	0%
Dirigenti	8	8	0	0%	9	(1)	-11%
Quadri	41	36	5	14%	33	8	24%
Impiegati	348	316	32	10%	354	(6)	-2%
Operai	94	84	10	12%	96	(2)	-2%

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Var. ass. VS 2022	Var. % VS 2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio	542	486	56	12%	543	-1	0%
Dirigenti	8	8	0	0%	9	(1)	-11%
Quadri	41	36	5	14%	33	8	24%
Impiegati	393	355	38	11%	402	(9)	-2%
Operai	100	87	13	15%	99	1	1%

Fonte: Elaborazione della Società

La variazione dell'organico rispetto al 2022 (+ 47 FTE) riguarda quasi esclusivamente il personale operativo ed è quindi legata all'andamento del traffico e all'internalizzazione del servizio PRM airside a partire dal mese di dicembre 2023.

Il costo

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. % vs 2019
Costo del Lavoro	31.418	27.503	3.915	14,2%	29.460	6,6%

Fonte: Elaborazione della Società

Il costo del personale del 2023 si incrementa del 14,2% rispetto al 2022 principalmente per:

- l'incremento di organico sopra descritto;
- l'applicazione dell'ammortizzatore sociale nei primi mesi del 2022, anche se in percentuali minime;
- maggior ricorso al lavoro somministrato;
- maggior ricorso allo straordinario;
- minor godimento di ferie;
- incremento dei premi variabili dovuti ai risultati aziendali;
- maggiori costi per mensa, formazione e missioni.

Malgrado l'organico del 2023 sia in linea con quello del 2019 il costo del personale si incrementa del 6,6% principalmente per gli aumenti salariali legati al rinnovo del CCNL, corrisposti a tranches a partire da gennaio 2020 fino a luglio 2022, ma anche per l'incremento dei premi variabili e degli oneri di utilità sociale.

Le relazioni sindacali

Nel 2023 si è reso necessario configurare un piano di ricollocazione dei parcheggi per i dipendenti del Gruppo e degli altri operatori aeroportuali al fine di consentire l'avvio dei cantieri per la realizzazione dell'isola ecologica e del nuovo parcheggio multipiano nell'area in un cui è attualmente localizzato un parcheggio adibito allo staff. Tale esigenza è stata oggetto di discussione con le rappresentanze sindacali ed ha portato ad un piano di riallocazione dei posti auto al fine di tenere conto sia delle necessità aziendali, sia delle esigenze legate alla sicurezza dei lavoratori.

Sono inoltre proseguiti i momenti di confronto e di monitoraggio della procedura per le emergenze aggressioni introdotta nel 2022, con momenti di presentazione e divulgazione anche istituzionali, in collaborazione con il sindacato europeo dei trasporti ETF, nei confronti di ACI Europe. Ciò ha portato alla realizzazione e pubblicazione di un *compendium* da parte di ETF e ACI Europe sulle *best practices* in Europa in tema di prevenzione e gestione dei passeggeri disruptive, nel quale è stato riportato anche il caso dell'aeroporto di Bologna.

Nel mese di luglio sono stati siglati gli accordi per il Premio di Risultato 2023 e il Piano Welfare 2023.

La formazione del personale

Nel 2023 si sono tenuti due importanti percorsi formativi manageriali, entrambi finanziati:

- “*Eng-Agement*”, Personal & Team Development per potenziare il self-management, rafforzando la percezione di sé e l'autostima, facilitare la relazione e l'interazione reciproca alimentando la fiducia;
- “*Parità di Genere e Empowerment*”, un percorso volto a migliorare e implementare l'inclusione, la parità di genere e la comunicazione sociale, ponendo l'attenzione a diminuire la *gender diversity* in coerenza con la visione e i valori aziendali,

oltre a diversi altri corsi ad esempio in materia di sostenibilità, di cyber-security e sul Nuovo Codice degli Appalti.

E' proseguita, inoltre l'erogazione del corso di *Front Line e Relazione con il Passeggero Disruptive*, rivolto al personale di front line per migliorare l'accoglienza, ascoltare e capire, in un tempo limitato, le reali esigenze dell'utenza per soddisfarne le richieste e anticipare eventuali atteggiamenti aggressivi. Infine, i corsi di aggiornamento per il personale security a partire dal 2023 vengono erogati internamente da istruttore del Training Center certificato ENAC che, oltre all'aggiornamento annuale dei colleghi, eroga la formazione iniziale dei nuovi aspiranti addetti security in preparazione dell'esame Enac.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda al Bilancio di Sostenibilità - Dichiarazione Non Finanziaria 2023.

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.

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

Al 31 dicembre 2023 la società operava con 15 dipendenti come al 31 dicembre 2022 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, organismo di vigilanza, del personale e ICT.

Il traffico merci in Italia registra una contrazione pari all'1,6% rispetto all'anno precedente; FFM nel 2023 ha gestito 23.750.769. Kg di merce con una crescita del 7% rispetto al 2022, superiore anche rispetto ai livelli pre-Covid del 2019. A fronte di questa ripresa di traffico, il valore della produzione del 2023 presenta un incremento del 2% grazie ai ricavi derivanti dall'export, dai servizi di handling a richiesta e accessori, quali i servizi vari e lo sdoganamento, mentre registra una contrazione dei ricavi connessi alla componente di traffico import. Sul versante dei costi della gestione caratteristica si registra un incremento del 5% dovuto all'aumento dei costi per servizi di facchinaggio, di consulenza e distacco del personale dalla controllante.

Per effetto dei fattori suesposti il margine operativo lordo (EBITDA) evidenzia un calo del 7% attestandosi a 750 mila Euro, in linea con il decremento del risultato operativo caratteristico (EBIT; 728 mila Euro, -6%). Il risultato dell'esercizio 2023 infine, si attesta a 547 mila Euro, pari al -5% sul 2022.

Nel 2023 sono terminati i lavori a carico della Capogruppo di riqualifica dell'infrastruttura cargo gestita da FFM; grazie a tali interventi che, nel corso del biennio 2022-2023 hanno avuto un forte impatto in termini di limitazioni degli spazi e diverse criticità operative, FFM ha ora a disposizione una maggiore capacità per consentire e agevolare lo sviluppo del business cargo.

Si rimanda, infine, al capitolo contenzioso per l'informativa sul contenzioso doganale che ha coinvolto FFM nel 2021, quale rappresentante indiretto, a seguito di accertamenti di dichiarazione doganale ad opera dell'Ufficio delle Dogane di Bologna.

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 51%, è stata acquistata dalla Capogruppo nel 2018.

La società ha affidato alcune attività di staff alla controllante in forza di un contratto di *management & staffing* riguardante l'area legale e del personale ed al 31 dicembre 2023 operava con 17 dipendenti (16 dipendenti al 31 dicembre 2022).

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

Nel 2023 Tag ha registrato una diminuzione dei movimenti del 3%, superiore alla media nazionale che si è attestata a -0,6% rispetto al 2022 (Fonte Assaeroporti) e anche in termini di traffico passeggeri, il risultato è stato inferiore del 7% rispetto al 2022. Questo andamento è legato all'annullamento degli eventi programmati per il mese di maggio a causa dell'alluvione unitamente alla minor capacità infrastrutturale dovuta ai lavori di adeguamento del piazzale aeromobili.

I ricavi complessivi del periodo sono inferiori rispetto ai valori del 2022 (-15,2%) a causa del calo del traffico e anche dell'assenza del contributo Covid di cui alla legge di Bilancio 2021 registrato nel periodo di confronto per circa 234 mila Euro.

I costi operativi calano del 14% principalmente per il minor acquisto di carburante ed il leggero calo del costo della materia prima così come per il risparmio sul costo dell'energia elettrica determinando un margine operativo lordo di 1,3 milioni di Euro (-6% sul MOL del 2022 rettificato del contributo Covid). Infine, il risultato di periodo di 266 mila Euro evidenzia un calo del 69% sull'utile 2022 rettificato del contributo Covid. Questa variazione è dovuta da un lato al maggior accantonamento al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali e dall'altro a maggiori ammortamenti dei "Diritti di concessione" a causa dell'impianto di distribuzione del carburante di Aviazione Generale destinato alla demolizione nei primi mesi del 2024 nell'ambito dei lavori di realizzazione del piazzale c.d. terzo lotto (rif. capitolo Investimenti della Relazione sulla Gestione).

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 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

Si riportano nel seguito alcuni temi per il cui approfondimento si rimanda al Bilancio di Sostenibilità - Dichiarazione Non Finanziaria 2023.

4.1 SOSTENIBILITÀ

Nel 2023, in continuità con le attività portate avanti nei precedenti anni, il Gruppo ha continuato a porre attenzione a tutte le principali tematiche di sostenibilità, portando avanti oltre sessanta progetti. Le iniziative hanno l'obiettivo di monitorare e ridurre l'impatto delle attività aeroportuali sull'ambiente circostante, mettendo in campo azioni di efficientamento energetico, investendo sulla mobilità sostenibile e sulle energie rinnovabili, prendendosi cura dei propri dipendenti e del territorio e impegnandosi per lo sviluppo di un modello di *business* e una filiera sempre più orientati alle tematiche ESG.

Nel 2023, AdB ha portato avanti specifiche opere di compensazione ambientale già previste dall'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto, sottoscritto nel 2015 con gli Enti territoriali ed aggiornato a gennaio 2020. In particolare, sono stati piantumati i primi alberi e specie arboree nell'ambito della realizzazione di un'ampia fascia boschata a nord dell'aeroporto di estensione pari a 40 ettari (inclusiva di un percorso ciclabile fruibile dalla collettività). Prosegue anche la progettazione di un percorso ciclabile di collegamento fra il polo aeroportuale e gli abitati di Bologna e Lippo di Calderara di Reno.

Nell'ambito della decarbonizzazione, Aeroporto di Bologna aderisce al *framework* internazionale *Airport Carbon Accreditation* con l'obiettivo di azzerare le emissioni dirette dello scalo entro il 2050. Su questo importante tema, AdB ha dichiarato formale impegno a raggiungere il *Net Zero Carbon*, ovvero l'azzeramento delle emissioni assolute dirette e indirette di CO₂, entro il 2030. A questo proposito, nel 2023 l'aeroporto ha confermato il livello 3+ *Neutrality* del *framework*. Lo scalo ha inoltre completato la progettazione di fattibilità tecnico economica di un grande impianto fotovoltaico a nord della pista per incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili ed ha ultimato i lavori di realizzazione dell'impianto fotovoltaico sul coperto del BHS. È stato inoltre acquistato e consegnato il primo lotto di auto elettriche da utilizzare in ambito operativo e in sostituzione dei tradizionali veicoli a combustione.

Sul tema della lotta al cambiamento climatico, il Gruppo ha completato la parte qualitativa dell'analisi del rischio per diversi pericoli climatici, con l'obiettivo di supportare l'identificazione di strategie di adattamento specifiche per gli *asset* più vulnerabili al cambiamento climatico.

Inoltre nel 2023, AdB ha portato avanti diversi progetti con l'obiettivo di valorizzare e sostenere le proprie persone, agendo in sinergia con i principali enti territoriali. In primis, Aeroporto di Bologna ha impiegato le risorse derivanti dall'aggiudicazione del Bando #Conciliamo, promosso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, per progetti di conciliazione vita-lavoro, welfare e mobilità sostenibile. In aggiunta, la società ha confermato la certificazione secondo la Prassi di Riferimento 125 per la Parità di Genere nelle organizzazioni e ha conseguito l'attestazione ISO 30415:2021 "*Human Resources Management Diversity and Inclusion*", che attesta la presenza di un sistema realmente inclusivo e rispettoso delle diversità di genere, nazionalità, lingua, cultura, orientamento sessuale, religione, abilità e disabilità nell'ambiente di lavoro, sulla base di dati e obiettivi misurati e misurabili.

Il Gruppo ha inoltre aderito al *Global Compact* delle Nazioni Unite e rimane attivo, anche tramite la partecipazione a panel e gruppi di lavoro a livello locale ed europeo, sulle tematiche legate alla tassonomia europea e al procurement sostenibile.

4.2 LA SICUREZZA IN AEROPORTO

Safety, Compliance & Security Management System

Nell'ambito dei macro processi oggetti di monitoraggio del 2023 – Specifiche di Certificazione, Documentazione, *Emergency and Contingency Plans, Maintenance, Management, Operations* - il *Safety & Compliance Monitoring Management System* ha svolto in totale 41 audit suddivisi tra verifiche interne all'organizzazione, verifiche esterne a soggetti terzi e verifiche sottobordo, coprendo così 27 processi tra quelli mappati.

Sono state poi coordinate numerose attività di *change management* di natura operativa, manutentiva ed infrastrutturale con un costante aggiornamento e condivisione dell'*hazard log* dello scalo e del Manuale di aeroporto attraverso il coinvolgimento di tutti i *post holder e degli stakeholder*.

È stato inoltre consolidato l'obiettivo primario della *safety* dello scalo che consiste in un bilanciamento efficace tra attività di reporting e garanzia, al tempo stesso, di una cultura *no blame* orientata ad una responsabilizzazione deontologica degli operatori.

Il sistema integrato nel 2023 è stato inoltre caratterizzato, in campo security, dal prosieguo del processo di digitalizzazione iniziato nel 2022; questo sta portando gradualmente alla sostituzione della documentazione cartacea e alla creazione di database informatici utili alle analisi e alla reportistica periodica.

Sono infine stati coordinati ed istituiti comitati periodici di confronto con l'Accountable Manager e con le risorse impiegate nell'attività operativa nonché l'istituzione di momenti dedicati ad aggiornamenti security durante tutti i safety committee. Le suddette attività sono volte alla creazione di un efficiente sistema di Security in linea con i modelli normati e approvati da ENAC in ambito Safety, in grado quindi di innalzare i livelli qualitativi e di performance dalla sicurezza dello scalo di Bologna.

Security

L'organico pari a 208 Addetti alla Sicurezza al 31 dicembre 2023 (di cui 51 con carica di Supervisore, 8 di *Security Passenger Manager* e 1 con mansione temporanea), è impiegato in attività di controllo passeggeri, personale ed equipaggi, oltre a bagagli, merci e forniture aeroportuali, garantendo supervisione, sorveglianza e pattugliamento operando su turni a copertura delle fasce orarie in cui sono previsti voli in partenza.

Nel 2023 AdB ha continuato a portare avanti importanti processi di digitalizzazione delle operazioni, oltre ad continui investimenti ed appositi test, i quali hanno l'obiettivo di monitorare periodicamente la qualità del servizio offerto. A tal proposito, si è proceduto ad un potenziamento del servizio di sorveglianza e pattugliamento a seguito di revisione del *Risk Assessment* e in considerazione della situazione geo-politica internazionale.

4.3 LA QUALITÀ

Il 2023 ha visto un costante trend positivo per la qualità dei servizi e la soddisfazione dei passeggeri; quanto già messo in evidenza nella prima parte dell'anno si è infatti confermato anche nel secondo semestre. I risultati sono stati particolarmente positivi, in particolare per i servizi interamente in capo al Gruppo, per i quali sono state messe in atto azioni migliorative già dall'inizio dell'anno al fine di anticipare le possibili criticità estive. La soddisfazione per la pulizia del terminal e delle *toilettes*, ad esempio, ha mantenuto livelli molto elevati grazie ad un rinforzo dei presidi giornalieri ed ai lavori di rinnovo eseguiti nell'anno. Il

condizionamento dei moli, concluso entro l'avvio dei mesi estivi, ha inciso favorevolmente sulla soddisfazione dei passeggeri così come la maggior disponibilità di punti ricarica per effetto delle installazioni integrative fatte nel 2022. Parimenti, anche i tempi di assistenza dei passeggeri PRM in arrivo e partenza sono risultati molto buoni. Sul fronte della accessibilità, è stato concluso un importante intervento sulla viabilità di accesso all'aeroporto, con rinnovamento della segnaletica da statica a digitale, che ha contribuito a rendere più fluido l'accesso ai parcheggi a lunga e breve sosta interni al sedime.

Relativamente alle sofferenze rilevate su alcuni processi, in particolare la riconsegna bagagli, il Gruppo ha organizzato tavoli di confronto con gli *handler* per analizzare le attuali condizioni ed indirizzare possibili interventi migliorativi di breve-medio periodo, con l'obiettivo di supportare il processo.

INDICATORI	2023	2022
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilettes	98,5	94,6
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni	92,3	73,9
Percezione complessiva su efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico	99,7	99,3
Percezione su chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica interna	99,6	99,3
Tempo di attesa al check-in	21'11''	22'49''
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	6'42''	10'05''
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in partenza prenotati	8'50''	9'23''
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in arrivo prenotati	6'12''	5'33''
Tempi di riconsegna del primo bagaglio	27'59''	26'59''
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio	35'59''	33'59''
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	6'54''	7'08''

5. IL QUADRO NORMATIVO

5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E DINAMICA TARIFFARIA PER IL PERIODO 2023-2026

In data 6 ottobre 2023 è stato stipulato, presso la sede di ENAC, in Roma, il “Contratto di programma” ENAC-AdB relativo al periodo 2023-2026

Riguardo, indi, alle tariffe inerenti il periodo quadriennale 2023-2026, si rammenta che in data 28 aprile 2023, con delibera n. 82/2023, l’Autorità di Regolazione dei Trasporti ha deliberato la conformità con prescrizioni in relazione alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali elaborata da AdB S.p.A. ed approvata dall’utenza aeroportuale. Le prescrizioni indicate dall’Authority in tale deliberazione sono state, quindi, recepite integralmente dal gestore e, successivamente, in data 13 luglio 2023 ART ha adottato delibera di conformità definitiva.

Le nuove tariffe inerenti all’annualità 2023 sono valide ed efficaci con decorrenza dal 1° settembre 2023.

In data 25 ottobre 2023 si è svolta l’Audizione Annuale degli Utenti dello scalo “Guglielmo Marconi” di Bologna, avente ad oggetto:

- la determinazione dei corrispettivi per l’annualità 2024 e la rendicontazione annuale dei corrispettivi 2022;
- l’aggiornamento del livello dei diritti applicati a decorrere dal 1° settembre 2023, in ragione dei correttivi imposti mediante la delibera n. 82/2023 di ART;
- la consuntivazione del recupero tariffario nei confronti degli utenti aeroportuali (di segno più o meno), con riferimento al periodo intercorrente tra il 1° giugno 2023 e il 31 agosto 2023;
- la proposta di revisione della tariffa per il corrispettivo PRM per l’anno 2024.

Il corrispettivo PRM 2024 – in diminuzione rispetto alla tariffa 2023, anche per effetto del processo di progressiva internalizzazione del servizio da parte del Gestore – è stato approvato con voto favorevole di tutti gli utenti presenti aventi diritto, a cui si sono sommati i voti degli assenti. A chiusura dell’audizione, il Gestore ha pubblicato sul proprio sito web il livello dei diritti applicabili nella nuova annualità, provvedendo inoltre alla trasmissione degli stessi, a mezzo PEC, ai soggetti responsabili in Italia dell’aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio, fermo restando quanto previsto dall’art. 6.2 della Direttiva Allegato A1 alla delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017/2009/12/CE.

L’attività di vigilanza dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai termini e per gli effetti del paragrafo 6.1.2 del Modello ART e quella di competenza di ENAC rispetto al corrispettivo PRM 2024 approvato, sono state completate.

In relazione alle deliberazioni dell’Authority sopradette è stato proposto ricorso straordinario al Capo dello Stato, poi trasposto innanzi al Tar Torino (RG 820/2023) da DHL Express (Italy) srl, FedEx Express Italy srl, United Parcel Service Italia Srl contro l’Autorità di Regolazione dei Trasporti, il Ministero dell’Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e nei confronti di AdB, per l’annullamento, inter alia, della Delibera ART n. 82/2023 del 28 aprile 2023 avente ad oggetto la proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna nel periodo tariffario 2023 - 2026. La Capogruppo ha conferito ad ottobre 2023 mandato difensivo legale, altresì individuando le argomentazioni principali per la difesa degli atti procedimentali di cui le ricorrenti chiedono annullamento, costituendosi nel relativo giudizio.

Allo stato attuale, l'accoglimento del ricorso è difficilmente prevedibile; ad ogni modo, tenuto conto sia della ridotta significatività della tariffa oggetto di contestazione che dei vigenti meccanismi di riparto dei costi sulle tariffe, la Società ritiene che il ricorso non sarebbe in ogni caso foriero di effetti significativi sul bilancio.

La prima udienza di trattazione è stata fissata il 10 luglio 2024.

5.2 FONDO ANTINCENDI

L'art. 1, comma 1328, della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007) ha istituito il versamento a carico delle società di gestione aeroportuale italiane di somme, da calcolarsi proporzionalmente al proprio traffico aereo, con la finalità di abbattere i costi a carico dello Stato relativi all'erogazione del servizio antincendi aeroportuale (istituzione del c.d. Fondo Antincendi). Tale finalità è stata modificata dall'articolo 4, comma 3-bis, del Decreto Legge n. 185/2008, entrato in vigore in data 29.01.09, che ha spezzato il rapporto commutativo tra soggetti obbligati alla prestazione pecunaria del c.d. Fondo Antincendi ed il beneficio derivante dalle attività finanziarie, destinando il Fondo a scopi differenti da quelli primigeni legati al servizio antincendi aeroportuale.

A seguito dell'entrata in vigore, in data 1° gennaio 2016, dell'art.1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015 n. 208, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di Stabilità 2016), il Legislatore ha, mediante decreto-legge 1º ottobre 2007, n. 159, convertito, con modificazioni dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, introdotto la qualifica di "corrispettivi", con riferimento alle contribuzioni destinate al Fondo Antincendi. Quest'ultima previsione è stata oggetto di un giudizio di legittimità costituzionale, a seguito del rinvio operato dalle SS.UU. della Corte di Cassazione, mediante ordinanza motivata del 28 dicembre 2016. A partire dal 26 luglio 2018, ai sensi dell'art. 30 della legge n. 87 del 1953, la contestata norma dell'art. 1, comma 478 (L.208/2015), dichiarata illegittima, con la sentenza della Corte Costituzionale n. 167/2018, non può più avere applicazione.

Nel quadro giuridico di riferimento, deve, inoltre, menzionarsi l'importante sentenza delle Cassazione a Sezioni Unite del primo febbraio 2019, n. 3162, che ha delineato una cornice di diritto entro la quale collocare e valutare la complessa fattispecie del Fondo Antincendi, in quanto è stata definitivamente accertata e dichiarata:

- la natura di tributo del contributo da versarsi;
- la giurisdizione competente tributaria.

Detta pronuncia della Cassazione richiama, inoltre, con una particolare rilevanza dal punto di vista dell'affermazione di un principio giuridico generale, il dispositivo della sentenza, passata in giudicato, della Commissione Tributaria Provinciale di Roma n. 10137/51/14, la quale ha accertato "la non debenza del tributo a decorrere dal 2009, a causa del venir meno dell'originario scopo legislativo ad opera dell'art. 4, comma 3 - bis, del D.L. n. 185 del 2008".

Nel corso del 2019 è stata, inoltre, emanata la sentenza della Commissione Tributaria Regionale Lazio n. 7164/2019 la quale, riprendendo tutti gli accertamenti di fatto e di diritto già compiuti dai diversi giudici aditi (Corte Costituzionale, Corte di Cassazione, CTP, ecc.) viene a delineare un compiuto quadro giuridico ed a rafforzare la giurisprudenza tributaria in materia di trattamento del Fondo Antincendi.

La Corte di Cassazione nel ricorso proposto dalle Amministrazioni avverso la sentenza della CTR del Lazio n. 7164/2019 che aveva annullato le annualità dal 2007 al 2010 del Fondo Antincendi Aeroportuale si è da ultimo pronunciata, con la sentenza n. 990/2024 del 10 gennaio 2024, sovertendo il precedente orientamento giurisprudenziale delle stesse sezioni unite affermato nella sentenza n. 3162/2019. La Cassazione ha, dunque, da ultimo statuito che: a) le società di gestione aeroportuale sono i soggetti passivi del Fondo Antincendi Aeroportuale in funzione della loro specifica situazione giuridica soggettiva e cioè per il fatto di essere società titolari delle concessioni per la gestione dei servizi aeroportuali negli scali in cui i servizi antincendi sono di competenza dei Vigili del Fuoco; b) viene esclusa l'efficacia esterna delle sentenze di merito passate in giudicato nei confronti di altre società di gestione aeroportuale che non erano parti di quei giudizi e la stessa efficacia pluriennale nei confronti delle società che, invece, erano parti e vantano una o due sentenze passate in giudicato; c) "il vincolo di destinazione è estraneo alla disciplina della fase impositiva del prelievo, ma attiene all'impiego del gettito"; d) la scelta legislativa di una differente destinazione delle risorse e dell'attribuzione dei costi del servizio antincendi in generale ad una platea limitata di soggetti in luogo della collettività generale non sarebbe irragionevole, rigettando il sollevato profilo di legittimità costituzionale ed ha rinviato la causa alla CGT di Secondo grado del Lazio per un nuovo esame delle questioni rimaste assorbite. Contestualmente la Corte di Cassazione ha, tuttavia, riconosciuto quanto affermato dalle società di gestione sin dal 2009 sulla sussistenza di uno specifico vincolo di destinazione confermando il seguente principio: il Fondo Antincendi Aeroportuale **"ha natura di tributo vincolato"** al fine di ridurre il costo a carico dello Stato nel servizio antincendi negli aeroporti precisando ulteriormente che il vincolo di destinazione si pone **"limitatamente alla fase d'impiego del gettito"**.

Per quanto di diretto interesse della Capogruppo si segnala che, in data 8 febbraio 2022, AdB ha ottenuto dopo lunghi anni di contenzioso in sede civile, una sentenza del Tribunale Civile di Roma, la n. 2012 del 2022, che acclarava la giurisdizione del Giudice tributario, innanzi al quale a dicembre 2022 è stata riassunta la controversia, con riferimento alle specifiche annualità oggetto di richiesta, stante la peculiarità del ricorso presentato. Il 2 maggio 2023 – con decisione assolutamente contro-corrente ed inaspettata, sebbene il valore economico ingentissimo del complessivo contenzioso e la valenza politica assunta dal medesimo a livello nazionale siano note – la Corte di Giustizia Tributaria di Roma ha respinto il ricorso presentato da AdB e quelli presentati da altre 14 società aeroportuali nazionali, riuniti in un unico procedimento.

AdB ha, dunque impugnato la sentenza di primo grado presso la Corte di Giustizia Tributaria di secondo grado ed, in questa sede, svolgerà ogni e più ampia difesa, anche tenuto conto delle questioni demandate al Giudice Tributario, dall'ultima pronuncia della Cassazione n.990/2024 del 10 gennaio 2024, riproponendo un'apposita questione di legittimità costituzionale tenuto conto del vincolo di destinazione statuito e la distorsione operata della "Novella 2009" della legge che istituì il c.d. "Fondo Antincendio".

Si rimanda per ulteriori informazioni di dettaglio al capitolo Contenziosi.

5.3 NUOVO CODICE CONTRATTI PUBBLICI

E' stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 77 del 31.03.2023 il nuovo Codice dei Contratti Pubblici di cui al Decreto Legislativo n. 36 del 31 marzo 2023 e relativi Allegati. Le norme hanno "efficacia" dal 1 luglio 2023. Per avvisi o bandi pubblicati prima di tale data si continuano ad applicare le disposizioni previgenti. E' stato altresì stabilito un periodo transitorio, fino al 31 dicembre 2023, con la vigenza di alcune disposizioni del D.Lgs. n. 50/2016, del Decreto semplificazioni n. 76/2020 e del Decreto semplificazioni e governance n. 77/2021. Gli Allegati al nuovo Codice sostituiranno ogni altra fonte attuativa della previgente disciplina, ossia: gli allegati al D.Lgs. n. 50/2016, le diciassette Linee Guida ANAC e circa quindici Regolamenti (tra cui il D.P.R. n. 207/2010).

Il nuovo Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'art. 1 della Legge "delega" 21.06.2022 n. 78, presenta profili di significativa novità e necessità di debito approfondimento e piena comprensione e legittima applicazione per gli appalti cd. strumentali della Capogruppo.

La Società ha adottato a fine 2023 una propria regolamentazione interna a livello di regolamento generale appalti e acquisti ed a livello di procedure interne e di sistemi a supporto dei processi di approvvigionamento.

Risultano valorizzati i "poteri di autorganizzazione" dei soggetti operanti nei settori speciali, con l'obiettivo di assicurare un carattere di piena autonomia alla relativa disciplina alla luce delle direttive comunitarie (Art. 141 e ss.) e maggiore flessibilità in coerenza con la natura essenziale dei servizi pubblici gestiti dagli enti aggiudicatori (acqua, energia, trasporti, ecc.). Le norme introdotte sono "autoconclusive", quindi prive di ulteriori rinvii ad altre parti del Codice. Si prevede la possibilità per le stazioni appaltanti di determinare le dimensioni dell'oggetto dell'appalto e dei lotti in cui eventualmente suddividerlo, senza obbligo di motivazione aggravata.

La digitalizzazione del ciclo degli appalti operativa dal 1° gennaio 2024 voluta dal Ministero competente e delegata ad ANAC per attuazione non risulta fin qui soddisfacente per gli operatori e rischia di determinare rallentamenti nel processo di *procurement* sopra soglia comunitaria. Sono in corso studi ed approfondimenti a livello tecnico ed a livello giuridico per assicurare *compliance* rispetto alle nuove norme, sempre tenuto conto delle specificità ed esigenze del servizio pubblico gestito e dei piani di sviluppo della società. Si stanno altresì valutando e gestendo a livello di *industry* e con confronti ed approfondimenti necessitanti di conforti a livello giurisprudenziale le interpretazioni di alcune norme di non piana lettura.

5.4 IL REPORTING DI SOSTENIBILITÀ: LA DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO 2023 E LA NUOVA DIRETTIVA CSRD - CORPORATE SUSTAINABILITY REPORTING DIRECTIVE

Per la rendicontazione di sostenibilità il Gruppo, in conformità a quanto previsto dall'articolo 5, comma 3, lettera b, del D. Lgs. 254/2016, ha predisposto a partire dal 2018 la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DNF) che costituisce una relazione distinta. La DNF 2023, dopo due annualità in cui è stata redatta in via volontaria vista la riduzione dell'organico medio dovuta alla crisi pandemica, grazie alla crescita del numero dei dipendenti medi dell'annualità 2023 che ha superato la soglia dei 500 dipendenti, è nuovamente obbligatoria ed è redatta, come le precedenti, secondo lo standard di rendicontazione "GRI Standards". Il documento sarà disponibile sul sito internet del Gruppo a partire dal 29 marzo 2024.

Il 16 dicembre 2022 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale UE la nuova direttiva CSRD - Corporate Sustainability Reporting Directive (Direttiva UE 2022/2464 del 14 dicembre 2022) che rafforza ed estende le regole per la rendicontazione di sostenibilità delle imprese. La CSRD è entrata in vigore il 5 gennaio 2023 e gli Stati membri hanno 18 mesi per recepirla. Alla data di redazione del presente documento è stato pubblicato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze il testo di decreto delegato di recepimento della Corporate Sustainability Reporting Directive che è oggetto di consultazione pubblica fino al 18 marzo 2024. L'applicazione per le società come AdB, già obbligate alla redazione della DNF, è dal reporting dell'esercizio finanziario 2024.

In data 31 luglio 2023 la Commissione Europea ha adottato, in via definitiva, il Regolamento delegato che contiene una prima serie di principi per la rendicontazione di sostenibilità emanati dall'EFRAG (European Financial Reporting Advisory Group) e denominati ESRS (European Sustainability Reporting Standards) che le imprese dovranno utilizzare per effettuare la loro rendicontazione di sostenibilità in conformità alla nuova direttiva CSRD.

5.5 PRIVACY COMPLIANCE

La Capogruppo ha varato, il 25 maggio 2018, un apposito modello volto ad assicurare l'adeguata *compliance* aziendale al Regolamento Europeo n. 679/2016 c.d. GDPR (*General Data Protection Regulation*) ed il necessario adeguamento di organizzazione, processi, atti e procedure. Il modello viene attuato e sviluppato seguendo i principi enunciati, nel medesimo GDPR di *privacy by design* e *privacy by default*, per il tramite di un apposito organismo aziendale interfuzionale (Comitato Data Protection) costituito da specialisti interni. La Società procede all'aggiornamento periodico del proprio Registro dei trattamenti e dell'analisi del rischio al fine dell'adozione di adeguate misure di sicurezza. Sono condotti audit periodici per verificare la corretta *compliance* alla normativa di riferimento da parte del team del DPO. La Società ha rinnovato l'incarico al Data Protection Officer (DPO) nominato.

Ai temi della *data protection* ed alle misure di sicurezza nell'ambito del piano aziendale di *cybersecurity*, la Società accorda sempre la massima attenzione, tenuto conto dei tanti progetti a forte componente innovativa nei quali è impegnata ed in considerazione, da una parte, della costante strategicità e dall'altra dei crescenti rischi

5.6 ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA

Con provvedimento del Ministro dello Sviluppo Economico del 2 maggio 2017, pubblicato sulla G.U. 6 maggio 2017, n. 104, Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. è stata ammessa con effetto immediato alla procedura di amministrazione straordinaria. Il tribunale di Civitavecchia ha dichiarato l'insolvenza di Alitalia in amministrazione straordinaria ("Alitalia SAI in as") con sentenza dell'11 maggio 2017.

La Capogruppo si è tempestivamente insinuata nell'ambito della procedura di amministrazione straordinaria per il credito maturato sino al 2 maggio 2017 pari a 0,78 milioni di Euro, dei quali 0,66 milioni richiesti in via privilegiata ai sensi dell'art. 1023 n. 1 codice della navigazione e 0,12 milioni in chirografo. In data 17 dicembre 2019 è stato depositato il decimo progetto di stato passivo il quale comprende anche la domanda di insinuazione presentata dalla Capogruppo; in tale sede è stato integralmente riconosciuto il privilegio per i diritti aeroportuali maturati negli ultimi mesi di attività prima della dichiarazione di insolvenza per 0,66 milioni di Euro. Successivamente a seguito di CTU richiesta dalla procedura, l'importo assistito da privilegio è stato ridotto a 51 mila Euro in quanto i crediti maturati su aeromobili che Alitalia utilizzava in forza di contratti di leasing per 0,6 milioni di Euro sono stati ritenuti ammissibili solo in chirografo. AdB si è opposta a tale proposta richiedendo il riconoscimento integrale del privilegio.

Al 31 dicembre 2023 il credito commerciale verso Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. risulta interamente svalutato.

In relazione alla situazione debitoria maturata da Alitalia SAI in a.s. dal 2 maggio 2017 e tenuto conto che il vettore ha cessato l'attività volativa il 14 ottobre 2021 mantenendo sullo scalo di Bologna solo l'attività manutentiva, al 30 giugno 2023 l'esposizione è pari a circa 1 milione di Euro dei quali 0,4 milioni costituiti da crediti non commerciali, prevalentemente a titolo di addizionale comunale ai diritti di imbarco. Tenuto conto che la Commissione Europea ha ritenuto illegittima la misura inerente il prestito di 900 milioni di Euro erogato nel 2017 dallo Stato Italiano ad Alitalia ai sensi della normativa sugli aiuti di stato e che risulta ancora in corso la valutazione dell'ulteriore misura di 400 milioni di Euro prestati nel 2019, il credito commerciale verso il vettore maturato dal 2 maggio 2017, pari a circa 0,6 milioni di Euro, è stato interamente svalutato.

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. In data 6 febbraio 2023 è giunta la comunicazione di esecutività dello stato passivo.

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

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

Il decreto, in particolare, prevede che:

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

Con specifico riferimento al profilo tariffario dei beni e delle aree che costituiscono AVL, l'atto stabilisce (art. 2) “[...] Fino alla presa in carico da parte dei suddetti gestori aeroportuali, e comunque fino allo scadere del citato termine, ENAV detiene i sistemi AVL al fine di garantirne la gestione e la manutenzione ed è autorizzata a riversare i relativi costi nella propria tariffa di terminale. 2. A partire dalla data di pubblicazione del presente decreto, ENAV è autorizzata a riversare nella tariffa di terminale il valore contabile non ancora ammortizzato dei beni oggetto del presente decreto, secondo un meccanismo di gradualità condiviso con ENAC.”

Il provvedimento di retrocessione risulta essere stato adottato all'esito di un lungo iter istruttorio, che ha visto il coinvolgimento di MIT, ENAC ed ENAV, senza alcuna partecipazione dei gestori aeroportuali.

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

In specie si dà atto della recente attivazione della locale Direzione aeroportuale ENAC che ha supportato l'esperimento di verifica e sopralluogo, alla presenza di rappresentanti ENAV e AdB, di taluni beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV e diversi dagli AVL, in esito a tali attività indi procedendosi ad una legittima finalizzazione della presa in consegna. Ciò con introduzione negli atti formali di opportune cautele visto il pessimo stato e condizione della più parte dei beni dei quali si prevede, al netto di un utilizzo pro-tempore, la successiva demolizione, in linea con le previsioni di Masterplan e, comunque, senza acquescenza rispetto alla materia dedotta nel contentioso succitato per cui si proseguirà nella diligente argomentazione delle posizioni a tutela della piena legittimità dell'iter e della posizione di AdB, viste le peculiarità delle infrastrutture ENAV presso lo scalo; ciò altresì nell'interesse alla sicurezza delle operazioni aeroportuali senza soluzione di continuità. E' stata formalizzata nel febbraio 2022, da parte degli aeroporti italiani, un'apposita istanza ad ENAC nell'ambito della quale viene evidenziato lo stato di obsolescenza della maggior parte di tali cespiti, la carenza di manutenzione specifica e stigmatizzato il problema futuro di una gestione necessariamente condivisa – Aeroporti/ENAV – degli impianti AVL, nonché le potenziali ricadute negative tariffarie per utenza e gestori, in ragione della permanenza delle tariffe richieste da ENAV che andrebbero a sommarsi, indebitamente, ai diritti aeroportuali di relativa spettanza dei gestori.

Alla data di redazione della presente Relazione non vi sono aggiornamenti ulteriori da rendere.

6 IL CONTENZIOSO

Nel presente paragrafo vengono citati i principali – fondamentalmente in termini economici – contenziosi e/o quelli che hanno avuto i più rilevanti sviluppi giudiziali e/o extragiudiziali, senza dunque pretesa di esaustività rispetto a tutte le posizioni per le quali sono state appostate specifiche somme nell'ambito del fondo rischi contenziosi.

6.1 Fondo Antincendi

Per quanto concerne il tema della contribuzione al Fondo istituito dalla Finanziaria 2007 al fine di ridurre il costo a carico dello Stato per l'organizzazione e l'espletamento del servizio antincendio presso gli aeroporti italiani, la Società Capogruppo ha promosso, nel 2012, una specifica azione giudiziale innanzi il Tribunale Civile di Roma, chiedendo sostanzialmente al Giudice di accertare e dichiarare la cessazione dell'obbligo contributivo a seguito del cambiamento delle finalità di predetto Fondo, ossia a decorrere dal 1° gennaio 2009. Da tale data, difatti, le risorse afferenti al Fondo in parola sono state destinate a provvedere a generiche esigenze di soccorso pubblico e difesa civile nonché al finanziamento dei rinnovi del C.C.N.L. dei VV.F.

Nelle more del procedimento civile, il quale si è protratto per innumerevoli anni con una serie di avvicendamenti di differenti giudici incaricati e rinvii, si è affermata una consolidata giurisprudenza (ex pluris CTP Roma n. 10137/51/2014 – passata in giudicato - e CTP Roma n. 2517/2019) suggellata dalla pronuncia della Cassazione a Sezioni Unite del primo febbraio 2019, n. 3162 e, da ultimo, dalla Commissione Tributaria Regionale Lazio n. 7164/2019, che ha affermato: i) la natura di tributo di scopo della contribuzione al Fondo Antincendi, ii) la conseguente competenza del giudice tributario, iii) la non doverosità di tale tributo a decorrere dal 2009, a causa del venir meno dell'originario scopo legislativo, nelle more di una disposizione giuridica legittima.

In costanza della suddetta causa civile, promossa dalla Società, innanzi il Tribunale di Roma, le Amministrazioni hanno, tuttavia, notificato, in data 16 gennaio 2015, un decreto ingiuntivo relativo alle presunte quote di contribuzione al Fondo Antincendi per gli anni 2007, 2008, 2009 e 2010. Il decreto in parola, affetto da evidenti errori materiali e formali, è stato prontamente opposto, richiedendo l'annullamento del medesimo o, in via subordinata, di dichiarare la continenza e di ordinare la riassunzione della causa innanzi al Tribunale di Roma. In data 20 dicembre 2017, il Tribunale di Bologna emetteva un'ordinanza di incompetenza, dichiarando la Commissione tributaria quale giudice competente, con cui annullava il Decreto Ingjuntivo n. 20278/14. Inaspettatamente ed incomprensibilmente, in data 24 maggio 2018, l'Avvocatura distrettuale dello Stato ha notificato apposito atto di appello avverso l'ordinanza del Tribunale di Bologna del 20 dicembre 2017.

La Società si è quindi costituita nel giudizio (RG n. 2020/18), facendo valere tutte le proprie difese ed invocando, in via preliminare, la palese incompetenza della Corte di Bologna. L'appello proposto è stato definitivamente rigettato, in quanto dichiarato inammissibile dalla Corte di Appello di Bologna con l'ordinanza n. 1718/19. Detta ordinanza è passata in giudicato in data 28 ottobre 2019, ponendo definitivamente fine al contenzioso promosso dalle Amministrazioni, le quali sono, altresì, state condannate a rifondere integralmente AdB delle spese giudiziali sostenute.

Successivamente, nel mese di ottobre 2020, si era svolta, innanzi il Tribunale Civile di Roma, la fase di precisazione delle conclusioni. In data 27 dicembre 2021 era stata depositata una motivata istanza di prelievo da ultimo, in data 2 febbraio 2022, si era formulata anche un'apposita richiesta al Presidente di sezione del Tribunale di Roma che aveva prontamente assicurato, in data 4 febbraio 2022, una celere definizione della controversia. Finalmente, in data 8 febbraio 2022, il Tribunale di Roma ha emesso la sentenza n. 2012/2022, acclarando giurisdizione del giudice tributario.

La Società, al fine di ottenere un diretto riconoscimento dei principi statuiti in maniera univoca dalla Corte di Cassazione e dalla CTP Roma, ha proceduto, nel dicembre 2022, a riassumere innanzi il giudice tributario i giudizi pendenti innanzi il Tribunale di Roma (RG n. 22375/12).

In data 17 aprile 2023, la CTP di Roma ha respinto il ricorso di AdB, discostandosi in modo radicale da tutti i precedenti in materia. AdB ha, dunque, impugnato presso la Corte di Giustizia Tributaria di secondo grado (procedimento RGR n. 5921/2023) la sentenza di primo grado n. 5768/2023 emessa dalla Corte di Giustizia Tributaria di Primo Grado di Roma, Sezione 4. In questa sede, svolgerà ogni e più ampia difesa, anche tenuto conto delle questioni demandate al Giudice Tributario, dall'ultima pronuncia della Cassazione n.990/2024 del 10 gennaio 2024, riproponendo un'apposita questione di legittimità costituzionale tenuto conto del vincolo di destinazione riconfermato anche, da ultimo, nella recente pronuncia della Suprema Corte e la distorsione dalla destinazione vincolata suindicata operata della "Novella 2009" della legge che istituì il c.d. "Fondo Antincendio".

Nonostante la complessità e gli ultimi inaspettati e sfavorevoli pronunciamenti, sulla scorta del parere dei legali incaricati a supporto dell'immutata illegittimità, di rilievo anche costituzionale, determinata dalla violazione ex lege del vincolo di destinazione, si continueranno altresì a ricercare possibili soluzioni transattive dell'intera vertenza a livello nazionale ed a promuovere, in tutte le sedi competenti, ogni tentativo per l'abrogazione della norma del 2009 e l'emanazione di un dispositivo legittimo a favore dei contribuenti (ie gestori aeroportuali) e dei destinatari (Corpo Nazionale VV.F. per la gestione delle attività antincendi negli ambiti locali dei siti aeroportuali).

6.2 Contenzioso doganale FFM

In data 20 aprile 2021 l'Ufficio delle Dogane di Bologna ha notificato alla controllata FFM l'avviso di rettifica di alcuni accertamenti di dichiarazione doganale, a seguito di controlli successivi ad alcune operazioni di importazione effettuate nel 2020, per conto di importatori terzi, di dispositivi di protezione individuale nell'ambito dell'emergenza Covid-19 e destinati anche alle aziende sanitarie dell'Emilia-Romagna committenti. Non ritenendo le Dogane sussistenti, nelle fattispecie, i presupposti per franchigia di dazi all'importazione ed esenzione dall'imposta sul valore aggiunto all'importazione, i detti avvisi contenevano per FFM l'invito a corrispondere nel termine di 10 giorni i maggiori dazi e IVA, unitamente agli interessi di mora, per circa Euro 4,3 milioni. I predetti avvisi individuavano come soggetto obbligato al pagamento FFM (spedizioniere dichiarante in rappresentanza indiretta) e, in solido, gli importatori (persone giuridiche e fisiche).

FFM ritiene di avere sempre operato nella massima correttezza e legalità e, in particolare, nelle fasi più critiche della diffusione della pandemia, quale operatore del settore cargo, si è attivata e prodigata a seguito delle richieste e sollecitazioni e dei contatti degli Enti regionali e locali compiendo i massimi sforzi operativi e gestionali per fornire assistenza ai voli cargo straordinari che importavano nel nostro Paese i presidi sanitari fortemente ricercati dalle aziende ospedaliere e sanitarie del territorio. Le operazioni curate dalla controllata sono avvenute nel pieno rispetto delle procedure e delle normative, per quanto di responsabilità della medesima, e respinge quindi fortemente le pretese dell'amministrazione doganale. Di conseguenza, FFM ha conferito mandato difensivo a legali specialisti in materia ed ha proposto impugnativa avverso i predetti avvisi nel termine di legge di 60 giorni dalla notifica, ciò al fine di proporre ogni consentita difesa, in considerazione dell'assoluta estraneità al contestato mancato rispetto, da parte dell'importatore e con azione successiva all'importazione ed in nessun modo verificabile da FFM all'atto delle operazioni a propria cura svolte, della destinazione dei beni e, quindi, delle condizioni tutte legittimanti la predetta esenzione. Sono state altresì proposte istanze di sospensiva nell'ambito delle impugnative proposte. In particolare, a seguito della presentazione dell'istanza ex art. 45 CDU all'Agenzia delle Dogane di Bologna per la sospensione dei verbali di accertamento notificati, FFM ha ottenuto un provvedimento sospensivo, subordinato all'emissione di una fideiussione bancaria od assicurativa ad idonea garanzia.

FFM ha dunque proceduto alla ricerca di un'adeguata garanzia, fino alla finalizzazione nel mese di ottobre 2021 con primaria compagnia assicurativa nazionale secondo le condizioni ed i termini prescritti dall'Agenzia delle Dogane. Tale garanzia ha previsto l'atto di co-obbligazione da parte della Capogruppo. Nel frattempo, è stato radicato anche il procedimento giudiziale tributario innanzi la Commissione Tributaria Provinciale di Bologna; all'esito dell'udienza del 13 ottobre 2021, l'istanza cautelare presentata da FFM è stata rigettata. Si tratta di circostanza che in ogni caso non influisce sulle valutazioni circa le probabilità di soccombenza nel giudizio di merito, che prosegue, restando la Società in attesa della fissazione della relativa udienza di trattazione.

A seguito della presentazione da parte della Società di ulteriore motivata istanza corredata da un'appendice alla polizza fideiussoria stipulata, invariato l'importo complessivo garantito, l'Agenzia delle Dogane di Bologna ha disposto la definitiva sospensione dell'esecutività dei provvedimenti.

Il 6 luglio 2022 si è, pertanto, svolta l'udienza di merito del procedimento radicato presso la CTP di Bologna. Con sentenze depositate in data 19 luglio, la CTP ha accolto solo parzialmente i ricorsi di FFM. In particolare il Collegio ha aderito alla tesi per la quale l'IVA sulle importazioni successive al 19 maggio 2021 non è dovuta, riducendo così l'ammontare delle somme richieste dall'agenzia delle entrate di 0,8 milioni di Euro, non accogliendo gli altri motivi di impugnazione. Nel novembre 2022 FFM ha proposto appello innanzi la CTR

Emilia-Romagna avverso le sentenze del luglio 2022, ulteriormente sostenendo le ragioni ampie in diritto già proposte a tutela di FFM.

All'esito di una procedura di revisione, l'Ufficio delle Dogane, ha peraltro ri-notificato alla Società, precedentemente alla pubblicazione, in data 19 luglio 2022, della sentenza della suddetta 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. Inoltre, è stata emessa apposita fideiussione a garanzia, per l'importo di 278 mila Euro, per ottenere la sospensione dell'esecutività. FFM procederà, in tutti casi, a reiterare le argomentazioni volte ad ottenere l'integrale annullamento degli avvisi di accertamento in tutte le sedi e gradi di riferimento ed altresì la revisione degli importi oggetto delle fidejussioni prestate in conformità ai disposti delle sentenze emesse.

Nelle more delle decisioni in sede di appello, infine, la Società, per la piena ed ampia tutela della propria posizione ha incaricato i propri legali, su mandato del proprio Consiglio di Amministrazione, di intraprendere anche un'azione cautelare avverso l'importatore, il quale si ritiene l'eventuale responsabile diretto degli addebiti mossi dall'ADM verso FFM nei contenziosi innanzi la Corte di giustizia tributaria. È in corso, di conseguenza, una procedura di sequestro conservativo, la cui prima udienza è stata fissata in data 4 aprile 2024.

La società, sulla scorta del parere dei legali incaricati, valutato il dossier documentale inerente alla posizione e la giurisprudenza in materia ed anche alla luce della sentenza di primo grado, conferma di ritenere possibile ma non probabile la soccombenza.

6.3 Ricorso tributario avverso l’Agenzia delle Entrate – Ufficio provinciale del Territorio

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

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

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

Si è, pertanto, deliberato a livello di Gruppo di presentare una proposta di definizione con adesione, con limitate ed argomentate concessioni nell’interesse aziendale e senza applicazione delle sanzioni richieste dal Comune di Bologna, alla luce di quanto stabilito dalla Legge 212/2000 (Statuto del Contribuente), stante il legittimo affidamento delle Società del Gruppo. La proposta di adesione volontaria non costituisce acquiescenza, ma si motiva al solo fine di definire il periodo impositivo 2015-2020, senza dover impugnare i singoli atti di accertamento annuali e per evitare un contenzioso fiscale la cui prosecuzione sarebbe, in qualunque caso, eccessivamente onerosa ed antieconomica.

La posizione si è definitivamente perfezionata con la sottoscrizione dell’atto di adesione e con il versamento da parte di AdB e TAG di complessivi 152 mila Euro a titolo di imposta IMU, nel mese di aprile 2022, con richiesta di esclusione delle sanzioni amministrative.

Si è, al contempo, difatti, notificato, in data 9 febbraio 2022, un apposito ricorso tributario avverso l’Agenzia del Territorio e delle Entrate per impugnare l’atto di classamento di imperio del 13 dicembre 2021, di cui si contestano radicalmente presupposti e motivazioni – assenti. In data 18 maggio 2022, precisamente, il ricorso è stato depositato presso la Commissione Tributaria Provinciale di Bologna al fine del radicamento del relativo contenzioso, a seguito della notifica del diniego del tentativo di mediazione, pervenuta assieme a bozza delle controdeduzioni di controparte. In data 3 giugno 2022, indi, l’Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Bologna, Ufficio del Territorio ha depositato le Controdeduzioni al Ricorso. I difensori della Capogruppo hanno depositato opportune repliche alle controdeduzioni dell’Ufficio al fine di ulteriormente illustrare e rimarcare quanto già argomentato nel ricorso introduttivo.

L’udienza di trattazione nel merito, innanzi la Commissione Tributaria competente si è tenuta in data 7 marzo 2023, il cui esito è stato favorevole, avendo, la Corte di Giustizia Tributaria di primo grado di Bologna - con sentenza n.123/2023 depositata il 13 marzo 2023 - accolto in toto le ragioni del Gruppo, pronunciandosi - disattesa ogni contraria eccezione - per l’annullamento dell’atto impugnato e compensando le spese.

In data 11 ottobre 2023 l’Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Bologna, Ufficio del Territorio ha tuttavia presentato appello impugnando l’esito della sentenza favorevole emessa dalla Corte di Giustizia Tributaria di primo grado. I Difensori della Capogruppo provvederanno a presentare le opportune controdeduzioni entro i termini di legge ulteriormente evidenziando le argomentazioni a sostegno delle posizioni della medesima Capogruppo.

La linea processuale seguita e le argomentazioni presentate sono state attuate e ribadite anche per l’opposizione giudiziale di un ulteriore analogo atto di classamento notificato dall’Agenzia delle Entrate Direzione Provinciale di Bologna - Ufficio Provinciale del Territorio Area Servizi Catastali e Cartografici.

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.

6.4 Revocatoria Alitalia

La Società ha ricevuto, ad inizio maggio 2020, notifica dell’azione revocatoria proposta dal Commissario Straordinario di ALITALIA SAI in a.s.. Si tratta di una revocatoria fallimentare dell’importo di 2,01 milioni di Euro (al lordo dell’addizionale ai diritti di imbarco già versata agli Enti beneficiari) ovvero dei pagamenti effettuati dalla compagnia aerea nel cd. “periodo sospetto” (segnatamente 1° novembre 2016-1° maggio 2017), ovvero 6 mesi prima della dichiarazione di insolvenza, da cui è scaturita l’ammissione all’amministrazione straordinaria.

La Società, si è costituita in giudizio, contestando fermamente il fondamento giuridico e stigmatizzando la tempistica di una tale azione ed adotterà le appropriate misure di difesa giudiziale, onde efficacemente opporsi all’azione. La prima udienza, del relativo procedimento, si è regolarmente tenuta il 24 febbraio 2021 ed all’esito della stessa il giudizio è stato rinviato all’udienza dell’11 novembre 2021. In tale udienza, sono state ammesse diverse prove testimoniali, alcune delle quali sono state già escusse, mentre per l’audizione di alcuni testi il Giudice ha rinviato all’udienza del 23 novembre 2022.

Successivamente la causa è stata rinviata all’udienza del 24 ottobre 2024 per la discussione.

I legali cui è affidato il mandato ritengono possibile, ma non probabile la soccombenza, alla luce degli elementi e documenti già giudizialmente prodotti.

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

La Capogruppo ha provveduto a notificare in data 27 gennaio 2021 un ricorso al TAR Emilia-Romagna per l'annullamento del Decreto 3 aprile 2020, adottato dal Direttore Generale del Dipartimento delle Finanze del Ministero dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato in G.U.R.I. – Serie Generale n. 297 del 30 novembre 2020 e avente ad oggetto: "Retrocessione al demanio dello Stato dei beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV e successiva riassegnazione ad ENAC, ai sensi del combinato disposto degli articoli 692 e 693 del Codice della Navigazione, per il successivo affidamento in concessione al gestore aeroportuale"; nonché della nota ENAC prot. n. 114427 del 7 ottobre 2019 e di ogni atto presupposto, consequenziale e/o connesso al sopra richiamato decreto interministeriale. Il ricorso è stato iscritto a ruolo ed ha assunto n. RG. 98/2021. Nelle more del contenzioso amministrativo, le Società di gestione, di concerto con ENAC, ed in contradditorio con ENAV, hanno condotto una cognizione dei beni e degli impianti aeroportuali oggetto di retrocessione. Provvedendo alla consegna di una serie di manufatti, differenti dai beni AVL, insistenti sul sedime, con eventuale utilizzo *pro-tempore* da parte di AdB per motivi operativi urgenti, ma destinati alla riduzione in pristino, conformemente al piano di sviluppo aeroportuale, senza che la consegna dei medesimi beni, mediante verbale di consegna trilaterale ed assegnazione ad ENAC prima della contestuale consegna ad AdB rappresenti acquiescenza, rispetto ai diritti fatti valere con i contenziosi in corso. È stata formalizzata nel febbraio 2022, da parte degli aeroporti italiani, un'apposita istanza ad ENAC nell'ambito della quale viene evidenziato lo stato di obsolescenza della maggior parte di tali cespiti, la carenza di manutenzione specifica e stigmatizzato il problema futuro di una gestione necessariamente condivisa – Aeroporti/ENAV – degli impianti AVL, nonché le potenziali ricadute negative tariffarie per utenza e gestori, in ragione della permanenza delle tariffe richieste da ENAV che andrebbero a sommarsi, indebitamente, ai diritti aeroportuali di relativa spettanza dei gestori.

ENAC con una nota del 27 novembre 2021 indirizzata a ENAV e per conoscenza agli scali italiani coinvolti, ha attestato il quasi completamento della c.d. Fase 1, richiedendo per l'avvio della c.d. Fase 2, di attuazione del provvedimento di retrocessione, *i) la trasmissione da parte di ENAV della documentazione tecnica necessaria per la definizione dello stato di efficienza degli impianti AVL da transitare, ii) la valutazione delle possibilità dell'integrale transito delle cabine elettriche di alimentazione di suddetti impianti.* A quanto è dato conoscere, ENAV, solo a fine marzo 2022 ha iniziato a dare alcuni riscontri in merito alle richieste formulate da ENAC e propedeutiche alla menzionata Fase 2. Il rischio connesso a questo contenzioso è essenzialmente riconducibile alla presa in carico di impianti che non siano perfettamente funzionali ed in buono stato manutentivo ed, inoltre, all'effettiva capacità del sistema tariffario di remunerare a pieno i maggiori costi e investimenti connessi ai medesimi impianti AVL.

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 contraddittorio (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.

6.6 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 nel Bilancio 2022, 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. Allo stato il Tribunale di Bologna ha già emesso due ingiunzioni giudiziali di pagamento rispettivamente per la restituzione delle anticipazioni ricevute e per l'escussione della garanzia definitiva. Entrambe le ingiunzioni sono state opposte.

La Capogruppo, riguardo il contenzioso principale attivato dall'appaltatore con citazione avanti il Tribunale di Bologna (RG 10935/2022) tramite i propri legali, ha predisposto comparsa di costituzione con chiamata in causa di Progettista e Direzione dei lavori. All'udienza del 20 settembre, preso atto dell'impossibilità di giungere ad una composizione amichevole della controversia, il Giudice si è riservato sulle molteplici istanze delle parti.

A dicembre 2023, CLP Costruzioni ha notificato un ulteriore atto di citazione in relazione ad un diverso appalto avente ad oggetto la "Realizzazione di una tettoia in carpenteria metallica presso il piazzale Terminal Cargo", con connotazioni e valori del tutto differenti e ben inferiori rispetto al contenzioso dianzi citato. La prima udienza risulta attualmente fissata per il 22 maggio 2024 e la posizione è in corso di studio e di prima istruttoria a cura dei tecnici responsabili dell'appalto e dei legali a mandato.

La Capogruppo, con il supporto dei propri legali, valuta il rischio di soccombenza come possibile, ritenendo invero remota una soccombenza nell'entità di cui al *petitum* di parte attrice.

6.7 Impugnativa Regolamento ENAC c.d. *fuelers* – TAR LAZIO

Trattasi di un ricorso all'Autorità Giudiziaria Amministrativa (Tar Lazio) presentato da AdB per l'annullamento, previa adozione della misura cautelare ex art. 55, comma 10 C.P.A. del Regolamento ENAC "recante disposizioni sulla costruzione, l'acquisto e la gestione dei depositi carburante avio negli aeroporti aperti al traffico commerciale affidati in concessione" pubblicato in data 26 maggio 2023 (in seguito Regolamento).

I Giudici hanno svolto udienza pubblica il 6 dicembre 2023, per la trattazione nel merito. In data 9 febbraio 2024 è stata, poi, emanata dal TAR Lazio, Sezione terza, la definitiva sentenza di pieno accoglimento dei motivi di ricorso presentati da AdB, con annullamento degli atti impugnati, in particolare del nuovo Regolamento ENAC sulla costruzione e gestione dei depositi ed impianti di carburante nell'ambito dei sedimi aeroportuali.

6.8 Contenzioso in materia fondiaria – TAR EMILIA ROMAGNA

Trattasi di un ricorso all’Autorità Giudiziaria Amministrativa presentato dal proprietario di un compendio immobiliare oggetto di esproprio per ottenere l’annullamento del provvedimento di acquisto a favore di AdB, asserendo che il risarcimento versato ai sensi e per gli effetti dell’art. 43 del DPR 327/2011, regolante la materia *ratione temporis*, non fosse satisfattivo dei propri diritti e, dunque, inficiasse di illegittimità il provvedimento costitutivo della proprietà, e richiedendo in solido il versamento di un indennizzo quantificato in circa 415 mila Euro, sulla scorta del disposto dell’art. 42 bis del medesimo provvedimento. La causa verte fondamentalmente su di una questione di interpretazione giuridica.

In data 29/12/2023 il TAR Emilia-Romagna, con la sentenza n. 775/2023, ha respinto il ricorso presentato da parte ricorrente, acclarando anche un difetto di giurisdizione a favore del Giudice Ordinario e riconoscendo rifusione delle spese legali a favore di AdB.

7. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Rischi relativi alla pandemia Covid-19

A partire dal 5 maggio 2023, l'OMS ha dichiarato ufficialmente terminata l'emergenza sanitaria da Covid-19. Se dal punto di vista sanitario la pandemia non rappresenta più una emergenza, gli effetti che essa ha generato sul settore del trasporto aereo sono stati talmente pervasivi che il sistema aeroportuale ha continuato a risentirne anche in tempi più recenti. Tra gli effetti più rilevanti si segnalano, oltre al rallentamento nel recupero del traffico, a livello globale, non ancora ai livelli del 2019, la crescita improvvisa della domanda a seguito delle riaperture che ha generato importanti pressioni dal punto di vista operativo, specialmente legate alla necessità di ricostituire un'offerta adeguata, con difficoltà nel reperimento di personale.

Secondo le ultime previsioni di ACI World, la completa ripresa del traffico aereo è attesa già nel 2024 e non più nel 2025, in assenza di ulteriori impatti *disruptive* legati al contesto attuale, arrivando a superare del 6% i valori del 2019. La ripresa è guidata principalmente dal turismo domestico (previsto in recupero già dai primi mesi del 2024) e favorita dalla contrazione dell'inflazione, nonostante l'instabilità del contesto geopolitico, oltre alla variabilità di quello macroeconomico che impatta l'anno in corso (*Fonte: ACI World, The trusted source for air travel demand updates – Advisory Bulletin, Febbraio 2024*).

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. 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 alla base del Contratto di Programma 2023-2026 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, 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 ai *covenant* dei contratti di finanziamento in essere il *Gruppo* è adempiente rispetto agli impegni contrattuali.

Quanto al rischio di **tasso di interesse** tenuto conto dei finanziamenti in essere, il Gruppo ha cercato di gestire il rischio con la stipula di mutui sia a tasso fisso che a tasso variabile. Il contratto di finanziamento BEI, non ancora utilizzato alla data del 31 dicembre 2023, consente la scelta tra tasso fisso e tasso variabile, il cui importo sarà in entrambi i casi determinato da BEI in relazione al momento della richiesta di finanziamento e alle condizioni complessive di erogazione e restituzione.

Per quanto attiene al **rischio di credito**, al 31 dicembre 2023 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 51% (30% al 31 dicembre 2022). 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 e in Medio-Oriente

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 tuttora in corso. Sono quindi possibili conseguenze negative sulla ripresa dei volumi di traffico nell'area, che però sono già inclusi sia a livello consuntivo che nei forecast relativi all'impairment e non sono significativi. Attualmente il Gruppo, nelle proprie stime, non ipotizza la ripresa del traffico da/verso Russia e Ucraina nel breve termine.

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.

A quanto sopra si è aggiunto recentemente il conflitto in Medio-Oriente che acuisce le criticità aumentando le incertezze del contesto geopolitico mondiale.

Rischio di attacco *cyber* ai sistemi informatici ed all'infrastruttura tecnologica

Il contesto globale attuale è ormai caratterizzato dalla pervasività di sistemi informatici all'interno delle strutture organizzative. In una situazione mutevole di rapporti geopolitici, acutizzata dai recenti conflitti in Ucraina e Medio-Oriente, la crescente capacità da parte di *hacker* organizzati di attaccare e penetrare i sistemi informativi e tecnologici delle aziende, la predisposizione ad attacchi *cyber* sempre più aggressivi e in considerevole aumento, richiedono di porre progressivamente più attenzione alla creazione di un sistema di *cyber*-sicurezza a tutela dei dati di persone e imprese.

Il Gruppo ha, alla luce di quanto sopra, posto in essere azioni cicliche e continuative a protezione dei sistemi aeroportuali, al fine di ridurre il rischio di temporanee interruzioni (con conseguenti potenziali disservizi) e di esposizione al furto di dati. Tra le attività in corso si segnalano, oltre al costante aggiornamento del *software* e l'installazione di nuovi sistemi antivirus, lo svolgimento di audit periodici (ai sensi della certificazione ISO 27001) e di *vulnerability assessment* a cadenza mensile, l'esecuzione di *penetration test* annuali e la formazione/sensibilizzazione continua dei dipendenti sul tema *cyber-security*. Il Gruppo ha inoltre in essere un Piano pluriennale di *Cyber Security Governance*, oltre a procedure di *IT continuity* e *disaster recovery*.

Rischi di interruzione dell'operatività aeroportuale a causa di incidenti, danni ad aeromobili e dotazioni aeroportuali a causa di eventi meteorologici intensi ed imprevisti

Come causa diretta del cambiamento climatico, nel corso degli ultimi tempi si sono verificati eventi atmosferici particolarmente intensi e non previsti (forti precipitazioni ad alta intensità, grandinate, ondate di calore). Alcuni di questi eventi meteorologici avversi potrebbero causare problemi operativi, oltre ad un elevato rischio di danni ad aeromobili ed attrezzature/mezzi operativi. Il Gruppo risulta quindi esposto al rischio di danneggiamento delle infrastrutture e delle dotazioni aeroportuali, oltreché disservizi ed impatti sull'utenza aeroportuale, nonostante siano già attive azioni di risposta immediata come il Piano Sgombero Neve e sistemi di teleallertamento.

I possibili impatti derivanti dall'accadimento di uno di questi eventi sulle attività aeroportuali non risultano essere ad oggi puntualmente valutabili. Il Gruppo, tuttavia, ha avviato la pianificazione di analisi di vulnerabilità ai cambiamenti climatici che prevedranno: (i) valutazione dei fenomeni climatici e loro probabilità di accadimento; (ii) definizione di specifici piani di contingency ai fini del contenimento dei possibili danni e disservizi causati da tali eventi climatici.

L'ESMA nel Public Statement del 25 ottobre 2023 ha raccomandato alle società emittenti di considerare i temi legati al cambiamento climatico nella misura in cui l'ampiezza degli effetti di questi temi sia rilevante per la Società e, in tal caso, garantire la coerenza informativa tra bilancio finanziario e bilancio di sostenibilità e illustrare nel bilancio finanziario i tempi e gli impatti finanziari dei piani di transizione e di adattamento per far fronte ai rischi legati ai cambiamenti climatici.

Nella prima parte del 2023 Adb ha affidato alla Fondazione Centro Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici un'analisi del rischio relativo ai cambiamenti climatici per l'aeroporto con l'obiettivo di supportare l'identificazione di strategie di adattamento specifiche per gli asset più vulnerabili al cambiamento climatico al fine di renderli più resilienti. L'analisi, ormai giunta alle fasi finali, è partita dall'individuazione dei seguenti pericoli climatici cui lo scalo è esposto: temperature (eventi estremi di caldo ed eventi estremi di freddo), precipitazioni (eventi estremi di pioggia e di neve) e vento. Successivamente sono stati valutati i fattori di esposizione ovvero tutti gli elementi infrastrutturali e non dell'aeroporto che potrebbero essere minacciati dai pericoli climatici suddetti. Infine, sono stati valutati i fattori di vulnerabilità, ovvero per ognuno dei suddetti elementi è stata valutata la propensione dell'elemento stesso a essere negativamente impattato dai cambiamenti climatici. I fattori di rischio (pericolosità, esposizione e vulnerabilità) sono stati, infine, integrati per sviluppare una matrice di rischio per ogni pericolo climatico secondo i tre scenari emissivi delineati dall'IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change (RCP 2.6 scenario a basse emissioni, RCP 4.5 scenario intermedio e RCP 8.5- scenario ad alte emissioni).

La matrice di rischio finale riguardante gli eventi estremi di caldo ha evidenziato che il rischio correlato a questo pericolo climatico si colloca principalmente tra "Medio" e "Alto" per la maggior parte dei campioni esposti, sia nello scenario intermedio (RCP4.5) sia nello scenario ad elevate emissioni (RCP8.5). Questo risultato è dovuto alla presenza di notevoli variazioni della pericolosità nel periodo futuro, e dunque a un aumento significativo della probabilità di occorrenza di tali eventi, in tutti gli scenari climatici considerati. Per gli altri pericoli climatici il rischio è risultato complessivamente basso anche se è necessario adottare un approccio prudente nei confronti dei risultati, soprattutto in relazione al pericolo "precipitazioni" soprattutto alla luce degli eventi alluvionali che hanno colpito la Regione Emilia-Romagna nel maggio del 2023, scaturiti proprio da eventi estremi di pioggia.

I risultati di quest'analisi consentiranno alla Società di definire specifiche priorità di intervento sul sistema aeroportuale in funzione del pericolo climatico e le strategie di adattamento mirate in linea con la letteratura scientifica più aggiornata e costituiranno quindi il punto di partenza per le successive valutazioni economiche-finanziarie. In ogni caso, dall'analisi effettuata e dalle valutazioni fatte fin qui si evidenzia che:

- alcuni rilevanti interventi di compensazione ambientale di mitigazione del cambiamento climatico siano già presenti nei bilanci e nel piano investimenti della Capogruppo (es. fascia boscata e altre opere di compensazione ambientale legate al decreto Via del Masterplan aeroportuale 2016-2030);
- alcune misure di adattamento siano già in uso (es. Piano Antineve, Monitoraggio Meteorologico, Formazione del Personale, Procedure de-icing, ecc);
- gli ulteriori maggiori costi, accantonamenti e/o investimenti che ne dovessero derivare dovrebbero trovare adeguata copertura nella dinamica tariffaria.

Sulla base di tali considerazioni, allo stadio attuale, si ritiene che i rischi connessi al c.d. climate change siano stati adeguatamente apprezzati anche nell'ambito del processo di *impairment* meglio descritto nelle note illustrate al bilancio.

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

L'attività del Gruppo è legata in misura significativa ai rapporti intercorrenti con alcuni tra i principali vettori che operano presso l'Aeroporto e ai quali il Gruppo offre i propri servizi, tra i quali, in particolare, Ryanair. A causa della alta incidenza sul volume passeggeri totali dell'Aeroporto del vettore Ryanair, il Gruppo è esposto al rischio relativo alla contrazione o venir meno dell'operatività del vettore medesimo sullo scalo. Al 31 dicembre 2023, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 53,3%.

Nel solco della pluriennale intesa di successo AdB e Ryanair hanno consolidato la partnership, avviata nel 2008, con un nuovo accordo di 6 anni siglato a febbraio 2023. Particolarmente, AdB e Ryanair hanno sottoscritto l'intesa, nell'ambito dei rispettivi obiettivi di sviluppo, al fine di assicurare il mantenimento di una rete articolata e varia di collegamenti nell'ambito delle aree servite dal vettore ed altresì assicurare uno sviluppo del network in linea con la capacità ed in coerenza con i progetti di sviluppo infrastrutturale del Marconi. L'accordo persegue obiettivi di sostenibilità complessiva nel lungo termine e prevede uno schema di incentivazione collegato alla policy di sviluppo del traffico dell'aeroporto.

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. 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, potrebbero avere un impatto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Alla luce della recente crisi dell'industria del trasporto aereo l'eventuale redistribuzione del traffico passeggeri tra altre compagnie aeree risulta più complessa e incerta, ferme le proattive iniziative e relazioni della Capogruppo 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 della Società 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 proattivo nello sviluppo di traffico che generi un contributo marginale positivo.

Diversamente dal rischio di interruzione e/o significativa modifica dei volumi di traffico sviluppati con le compagnie *low cost*, ad oggi ritenuto remoto, i rischi relativi a possibili esiti delle future negoziazioni in materia di incentivi peggiorativi rispetto alle assunzioni attualmente incluse delle informazioni previsionali predisposte dal Gruppo, sono state oggetto di apposite *sensitivity* nell'ambito del processo di impairment meglio descritte nelle note illustrate al Bilancio, senza evidenziare indicatori di perdite di valore.

Rischio relativo alla diminuzione della marginalità di ricavi non aviation

A fronte delle revisionate strutture contrattuali conseguenti l'impatto pandemico determinanti una preponderanza di corrispettivi variabili, in luogo delle precedenti e più certe strutture con MAG (minimi anni garantiti) sussiste un rischio di variabilità dei ricavi della *Business Unit Non Aviation* – negli ambiti retail – correlato agli andamenti del traffico sullo scalo. Analogamente anche i ricavi da parcheggi risentono del medesimo profilo di rischio, strettamente dipendente dal traffico passeggeri sul Marconi.

Rispetto a quanto sopra il Gruppo ritiene tuttavia che le previsioni di ripresa del traffico, corroborate anche dai dati 2023, determinino un profilo non significativo di tale rischio.

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 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 penali o 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 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.

Il piano investimenti come rimodulato di tempo in tempo, sempre garantendo debita e costante informativa ad ENAC, sarà implementato con risorse finanziarie in gran parte già disponibili derivanti dal finanziamento BEI.

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 scopia 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 e limitato a garantire una continuità dei servizi di diretta responsabilità del gestore, anche in caso di difficoltà da parte degli operatori aeroportuali che attualmente li svolgono, che nel 2021 ha preso avvio con l'affidamento a Tag del servizio di presidio H24 e si è rafforzato con l'internalizzazione del servizio PRM lato air side, precedentemente affidato ad un handler, a partire dal 1° dicembre 2023.

Rischi relativi al quadro normativo

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

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

In riferimento al rischio di non recuperabilità del valore di carico dei Diritti di Concessione iscritti tra le attività immateriali consolidate, al 31 dicembre 2023 per 225 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 e le relative *sensitivity* rispetto alle assunzioni caratterizzate da maggiore aleatorietà non hanno evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 31 dicembre 2023 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività (per approfondimenti si rimanda alla nota 1 – attività immateriali).

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

Restrizioni operative ed altri rischi conseguenti al superamento dei limiti di zonizzazione acustica aeroportuale

Nel 2022 l'impronta acustica LVA è risultata prossima ai limiti di zonizzazione acustica aeroportuale. Il 13 giugno 2023 AdB, in esito alla riunione in sede ministeriale in materia di operatività volativa notturna, ha rivisto, a partire dal mese di giugno, le proprie procedure notturne di atterraggio e decollo, progettate e gestite da ENAV al fine di diminuire gli impatti di sorvolo sulla città di Bologna. In particolare, nella fascia oraria notturna (23.00-06.00) le procedure operative sia in decollo sia in atterraggio, hanno evitato il sorvolo dei quartieri cittadini, salvo necessità imprescindibili legate alla sicurezza e *safety* delle operazioni, mantenendo sostanzialmente inalterata la pianificazione dei voli passeggeri e merci dell'intera stagione. Sono state inoltre confermate, in sede ministeriale, e rese operative dal mese di ottobre ulteriori misure che consistono nell'utilizzo, da parte degli aeromobili in decollo, di una virata anticipata rispetto alle precedenti procedure di salita con l'obiettivo di ridurre ulteriormente il sorvolo delle aree abitate, con importanti complessivi benefici in termini di impronta acustica.

Nell'ambito del programma di monitoraggio e gestione dell'impatto acustico, Adb ha predisposto il calcolo del livello di rumore aeroportuale (LVA) riferito all'anno 2023, ai sensi della vigente normativa, da cui sono stati rilevati alcuni superamenti dei limiti acustici previsti dalle mappe di zonizzazione acustica aeroportuale in corrispondenza di aree ricadenti prevalentemente nel settore Ovest dell'intorno aeroportuale, caratterizzate da limitata estensione superficiale e bassa densità abitativa. Le medesime rilevazioni hanno altresì verificato il contenimento dei livelli di emissione entro i limiti acustici in corrispondenza delle aree ad alta densità abitativa situate nel settore Est dell'intorno aeroportuale (quartieri Navile, Pescarola, Corticella).

In relazione al rilevato superamento, nei circoscritti ambiti segnalati, dei limiti acustici come suindicato Adb avvierà con immediatezza le opportune interlocuzioni con i componenti la Commissione ex art. 5 D.M. Ministero dell'Ambiente 31/10/1997, al fine di mettere a punto in termini aggiornati ed adeguati il piano di risanamento acustico così come prescritto dalla normativa di livello europeo e nazionale, destinando risorse adeguate e coerenti con i piani di sviluppo sostenibile della società di gestione aeroportuale e condividendo con i Comuni interessati efficaci impieghi del gettito della tassa di scopo IRESA.

Nel quadro di queste iniziative si colloca anche l'impegno pubblico di istituire un fondo pluriennale a supporto di interventi di insonorizzazione degli edifici residenziali maggiormente esposti all'impatto acustico delle operazioni aeroportuali come esposto alla voce 16 della nota al bilancio a cui si rimanda.

In questo ambito si precisa inoltre che, così come previsto dalle norme comunitarie in merito, sussistono diverse manovre correttive alternative che potranno essere attivate prima di dover ricorrere a restrizioni al traffico aereo e che gli ulteriori investimenti che ne dovessero derivare dovrebbero trovare adeguata copertura nella dinamica tariffaria.

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 infrannuari potrebbero non essere rappresentativi della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo su base annua.

8 ANDAMENTO DELLA CAPOGRUPPO

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

8.1 I RISULTATI ECONOMICI DELLA CAPOGRUPPO

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	56.241	46.088	10.153	22,0%	57.764	-2,6%
Ricavi per servizi non aeronautici	51.171	41.665	9.506	22,8%	43.721	17,0%
Ricavi per servizi di costruzione	28.414	15.952	12.462	78,1%	16.420	73,0%
Altri ricavi e proventi della gestione	1.747	22.520	(20.773)	-92,2%	1.274	37,1%
Ricavi	137.573	126.225	11.348	9,0%	119.179	15,4%
Materiali di consumo e merci	(1.339)	(1.094)	(245)	22,4%	(1.084)	23,5%
Costi per servizi	(23.489)	(20.300)	(3.189)	15,7%	(19.453)	20,7%
Costi per servizi di costruzione	(27.061)	(15.192)	(11.869)	78,1%	(15.639)	73,0%
Canoni, noleggi e altri costi	(10.310)	(8.172)	(2.138)	26,2%	(8.523)	21,0%
Oneri diversi di gestione	(3.574)	(3.160)	(414)	13,1%	(3.200)	11,7%
Costo del personale	(29.796)	(25.937)	(3.859)	14,9%	(28.076)	6,1%
Costi	(95.569)	(73.855)	(21.714)	29,4%	(75.975)	25,8%
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	42.004	52.370	(10.366)	-19,8%	43.204	-2,8%
Ammortamento / svalutazione diritti di concessione	(8.266)	(7.829)	(437)	5,6%	(6.045)	36,7%
Ammortamento altre attività immateriali	(691)	(660)	(31)	4,7%	(1.561)	-55,7%
Ammortamento attività materiali	(2.198)	(5.176)	2.978	-57,5%	(2.637)	-16,6%
Ammortamenti e svalutazioni	(11.155)	(13.665)	2.510	-18,4%	(10.243)	8,9%
Accantonamento rischi su crediti	662	(687)	1.349	n.s.	5	n.s.
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(3.448)	(4.060)	612	-15,1%	(2.814)	22,5%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(3.502)	(165)	(3.337)	2022,4%	(267)	1211,6%
Accantonamenti per rischi ed oneri	(6.288)	(4.912)	(1.376)	28,0%	(3.076)	104,4%
Totale Costi	(113.012)	(92.432)	(20.580)	22,3%	(89.294)	26,6%
Risultato Operativo	24.561	33.793	(9.232)	-27,3%	29.885	-17,8%
Proventi finanziari	817	1.392	(575)	-41,3%	129	533,3%
Oneri finanziari	(3.125)	(1.449)	(1.676)	115,7%	(1.089)	187,0%
Risultato ante imposte	22.253	33.736	(11.483)	-34,0%	28.925	-23,1%
Imposte dell'esercizio	(6.360)	(4.293)	(2.067)	48,1%	(8.857)	-28,2%
Utile (perdita) d'esercizio	15.893	29.443	(13.550)	-46,0%	20.068	-20,8%

Nel triennio l'andamento del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione, dei ricavi da credito da Terminal Value sugli interventi del fondo di rinnovo (*) e del contributo derivante dal Fondo di compensazione danni Covid è stato il seguente:

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	56.241	46.088	10.153	22,0%	57.764	-2,6%
Ricavi per servizi non aeronautici	51.171	41.665	9.506	22,8%	43.721	17,0%
Altri ricavi e proventi della gestione	1.574	1.583	(9)	-0,6%	1.194	31,8%
Ricavi rettificati	108.986	89.336	19.650	22,0%	102.679	6,1%
Materiali di consumo e merci	(1.339)	(1.094)	(245)	22,4%	(1.084)	23,5%
Costi per servizi	(23.489)	(20.300)	(3.189)	15,7%	(19.453)	20,7%
Canoni, noleggi e altri costi	(10.310)	(8.172)	(2.138)	26,2%	(8.523)	21,0%
Oneri diversi di gestione	(3.574)	(3.160)	(414)	13,1%	(3.200)	11,7%
Costo del personale	(29.796)	(25.937)	(3.859)	14,9%	(28.076)	6,1%
Costi rettificati	(68.508)	(58.663)	(9.845)	16,8%	(60.336)	13,5%
Margine Operativo Lordo Rettificato (EBITDA rettificato)	40.478	30.673	9.805	32,0%	42.343	-4,4%
Ricavi per servizi di costruzione	28.414	15.952	12.462	78,1%	16.420	73,0%
Costi per servizi di costruzione	(27.061)	(15.192)	(11.869)	78,1%	(15.639)	73,0%
Margine Servizi di Costruzione	1.353	760	593	78,0%	781	73,2%
Ricavi per credito da TV su Fondo di rinnovo	173	34	139	408,8%	80	116,3%
Ricavi per contributo fondo di compensazione L.Bil.2021	0	20.903	(20.903)	n.s.	0	n.s.
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	42.004	52.370	(10.366)	-19,8%	43.204	-2,8%

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

Si riporta nella seguente tabella l'andamento per trimestri del **traffico passeggeri** e del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione, dei ricavi da credito da Terminal Value sugli interventi del fondo di rinnovo e del contributo derivante dal Fondo di compensazione.

	1° TRIM 2023	Var % vs 2022	Var % vs 2019	2° TRIM 2023	Var % vs 2022	Var % vs 2019	3° TRIM 2023	Var % vs 2022	Var % vs 2019	4° TRIM 2023	Var % vs 2022	Var % vs 2019
Traffico Passeggeri	1.803.185	42,0%	-8,1%	2.781.930	15,5%	12,0%	3.131.726	11,0%	14,8%	2.253.451	12,8%	1,0%
CONTO ECONOMICO (in migliaia di Euro)												
RICAVI RETTIFICATI	21.044	45,8%	-5,1%	29.227	21,7%	8,9%	32.005	14,3%	8,7%	26.710	16,7%	10,3%
Ricavi per servizi aeronautici	10.606	43,1%	-13,5%	15.098	21,2%	-1,6%	16.785	14,7%	-1,1%	13.752	18,8%	4,3%
Ricavi per servizi non aeronautici	10.189	48,5%	5,3%	13.574	21,6%	21,7%	14.905	14,2%	21,9%	12.503	18,1%	17,2%
Altri ricavi e proventi della gestione	249	59,6%	5,2%	555	41,1%	56,6%	315	2,8%	34,6%	455	-37,4%	23,3%
COSTI RETTIFICATI	(15.736)	24,7%	9,9%	(17.401)	18,5%	13,5%	(17.578)	12,4%	20,1%	(17.793)	13,2%	10,9%
Costo del personale	(6.926)	20,3%	1,7%	(7.538)	15,7%	1,1%	(7.310)	10,6%	9,3%	(8.022)	13,7%	12,6%
Altri costi operativi	(8.810)	28,3%	17,2%	(9.863)	20,8%	25,3%	(10.268)	13,7%	29,1%	(9.771)	12,8%	9,5%
MOL RETTIFICATO	5.308	193,6%	-32,4%	11.826	26,7%	2,7%	14.427	16,7%	-2,5%	8.917	24,3%	9,1%
EBITDA MARGIN RETTIFICATO	25,2%	n.s.	n.s.	40,5%	n.s.	n.s.	45,1%	n.s.	n.s.	33,4%	n.s.	n.s.

8.2 I FLUSSI FINANZIARI DELLA CAPOGRUPPO

	<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
A	Disponibilità liquide	27.316	20.656	6.660
B	Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	9.011	0	9.011
C	Altre attività finanziarie correnti	5.002	45.058	(40.056)
D	Liquidità (A+B+C)	41.329	65.714	(24.385)
E	Debiti finanziario corrente	(7.220)	(2.805)	(4.415)
F	Parte corrente del debito finanziario non corrente	(11.802)	(14.456)	2.654
G	Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(19.022)	(17.261)	(1.761)
H	Posizione finanziaria corrente netta (G – D)	22.307	48.453	(26.146)
I	Debito finanziario non corrente	(20.601)	(46.419)	25.818
J	Strumenti di debito	0	0	0
K	Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(110)	(515)	405
L	Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(20.711)	(46.934)	26.223
M	Totale Posizione Finanziaria Netta (H + L)	1.596	1.519	77

8.3 LA STRUTTURA PATRIMONIALE DELLA CAPOGRUPPO

I M P I E G H I	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Var. Ass.	Var.
				%
-Crediti commerciali	18.126	11.664	6.462	55%
-Crediti tributari	156	199	(43)	-22%
- Altri Crediti	6.382	5.095	1.287	25%
-Rimanenze di magazzino	806	817	(11)	-1%
Subtotale	25.470	17.775	7.695	43%
-Debiti commerciali	(26.044)	(24.291)	(1.753)	7%
-Debiti tributari	(2.600)	(2.815)	215	-8%
-Altri debiti	(35.966)	(31.907)	(4.059)	13%
Subtotale	(64.610)	(59.013)	(5.597)	9%
Capitale circolante netto operativo	(39.140)	(41.238)	2.098	-5%
Immobilizzazioni	234.496	215.663	18.833	9%
-Imposte differite attive	6.643	9.794	(3.151)	-32%
-Altre attività non correnti	18.284	15.911	2.373	15%
Totale immobilizzazioni	259.423	241.368	18.055	7%
- Fondi rischi, oneri e TFR	(21.635)	(17.194)	(4.441)	26%
- Fondo imposte differite	(2.139)	(2.163)	24	-1%
-Altre passività non correnti	(75)	(114)	39	-34%
Subtotale	(23.849)	(19.471)	(4.378)	22%
Capitale fisso operativo	235.574	221.897	13.677	6%
Totale Impieghi	196.434	180.659	15.775	9%

F O N T I	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Var. Ass.	Var.
				%
Posizione finanziaria netta	1.596	1.519	77	5%
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	0	0%
-Riserve	(91.823)	(62.421)	(29.402)	47%
-Risultato dell'esercizio	(15.893)	(29.443)	13.550	-46%
Totale Patrimonio Netto	(198.030)	(182.178)	(15.852)	9%
Totale Fonti	(196.434)	(180.659)	(15.775)	9%

9 PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA PATRIMONIO NETTO E RISULTATO NETTO

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

in migliaia di Euro	Patrimonio Netto 31.12.2023	Risultato Netto 31.12.2023
Patrimonio netto e risultato di Aeroporto G. Marconi S.p.A.	198.030	15.893
Patrimonio netto e risultato società consolidata Tag Bologna s.r.l.	3.978	266
Patrimonio netto e risultato società consolidata Fast Freight Marconi S.p.A.	7.109	547
Patrimonio netto e risultato aggregato	209.117	16.706
Valore di carico delle partecipazioni consolidate	(3.193)	0
Eliminazione e svalutazione partecipazioni in imprese consolidate	111	0
Effetti valutazione della società collegata con il metodo del patrimonio netto	0	0
Allineamento costi e ricavi delle controllate consolidate ai ricavi e costi della capogruppo	0	0
Eliminazione costi relativi al conferimento capitalizzati ad incremento della partecipazione in FFM	(66)	0
Patrimonio e risultato consolidato	205.969	16.706
Patrimonio netto e risultato netto di terzi	0	0
PATRIMONIO E RISULTATO NETTO DI GRUPPO	205.969	16.706

in migliaia di Euro	Patrimonio Netto 31.12.2022	Risultato Netto 31.12.2022
Patrimonio netto e risultato di Aeroporto G. Marconi S.p.A.	182.177	29.443
Patrimonio netto e risultato società consolidata Tag Bologna s.r.l.	3.713	1.087
Patrimonio netto e risultato società consolidata Fast Freight Marconi S.p.A.	6.565	578
Patrimonio netto e risultato aggregato	192.456	31.109
Valore di carico delle partecipazioni consolidate	(3.193)	0
Eliminazione e svalutazione partecipazioni in imprese consolidate	111	0
Effetti valutazione della società collegata con il metodo del patrimonio netto	0	0
Allineamento costi e ricavi delle controllate consolidate ai ricavi e costi della capogruppo	2	0
Eliminazione costi relativi al conferimento capitalizzati ad incremento della partecipazione in FFM	(66)	0
Patrimonio e risultato consolidato	189.310	31.109
Patrimonio netto e risultato netto di terzi	0	0
PATRIMONIO E RISULTATO NETTO DI GRUPPO	189.310	31.109

10 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

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

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

- **EBITDA:** *Earnings Before Interest, Taxation Depreciation, and Amortization*, è definito dal management come risultato prima delle imposte dell'esercizio, dei proventi e oneri finanziari, dei proventi e oneri da partecipazione, degli ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni. Nello specifico coincide pertanto con il Margine Operativo Lordo (MOL). Si precisa che l'EBITDA non è identificato come misura contabile nell'ambito degli IFRS, pertanto deve essere considerato una misura alternativa per la valutazione dell'andamento economico del Gruppo. Poiché la determinazione di tale misura non è regolamentata dai principi contabili di riferimento per la predisposizione dei bilanci consolidati del Gruppo, il criterio applicato per la relativa determinazione e misurazione potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e pertanto tale dato potrebbe non essere comparabile con quello presentato da tali gruppi;
- **RICAVI E COSTI RETTIFICATI:** totale ricavi al netto dei ricavi per servizi di costruzione e dei ricavi da credito da Terminal Value su Fondo di Rinnovo e totale costi al netto dei costi per servizi di costruzione. I ricavi e costi rettificati consentono di calcolare l'EBITDA rettificato esposto nel seguito;
- **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;
 - 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) e
 - nell'esercizio di confronto, il contributo al fondo di compensazione danni Covid-19.
- **Indebitamento Finanziario Netto/Posizione Finanziaria netta:** la composizione dell'Indebitamento Finanziario Netto/Posizione Finanziaria Netta è rappresentata in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021.

11 GARANZIE PRESTATE

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

in migliaia di euro	31/12/2023	31/12/2022	Var.Ass.	Var.%
Fidejussioni	10.664	9.668	996	10%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	1.206	1.711	(505)	-30%
Totale garanzie prestate	22.742	22.251	491	2%

Al 31 dicembre 2023, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 22,7 milioni di Euro e si riferiscono a:

- fidejussioni di cui la principale è relativa al co-obbligo di Adb nelle fidejussioni di 5,8 milioni di Euro 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 fidejizzazione a favore di ENAC prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (2,7 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 1,2 milioni di Euro.

12 INFORMATIVA SULLE AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO

Ai sensi dell'articolo 2428, comma n. 2, n. 3 e n. 4, del Codice Civile si dà atto che Adb e il Gruppo non possiedono azioni proprie alla data del 31 dicembre 2023.

13 AZIONI DETENUTE DA AMMINISTRATORI E SINDACI

Sulla base delle comunicazioni effettuate ai sensi di legge, gli Amministratori ed i Sindaci di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa, che alla data del 31 dicembre 2023 possiedono direttamente e/o indirettamente azioni della società sono:

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

14 REGIME DI OPT-OUT

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

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

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

Dimissioni di un consigliere di amministrazione indipendente e non esecutivo e cooptazione di un nuovo amministratore

Il 6 marzo 2024 il Consiglio di Amministrazione ha preso atto delle dimissioni presentate il 28 febbraio dal Consigliere indipendente e non esecutivo Sonia Bonfiglioli che era inoltre Presidente del Comitato per la Remunerazione.

Il Consiglio di Amministrazione in pari data ha deliberato di reintegrare nel numero di tre i componenti del Comitato per la Remunerazione nominando il consigliere indipendente Giovanni Cavallaro e nominandolo altresì Presidente del Comitato stesso.

Il Consiglio di Amministrazione del 14 marzo 2024 ha deliberato, con il parere favorevole del Collegio Sindacale, la cooptazione di Claudia Bugno in sostituzione della consigliera indipendente Sonia Bonfiglioli.

Impatto acustico nell'intorno aeroportuale

Nell'ambito del programma di monitoraggio e gestione dell'impatto acustico, ADB ha predisposto il calcolo del livello di rumore aeroportuale (LVA) riferito all'anno 2023, ai sensi della vigente normativa. In proposito ed effettuato il confronto della mappa di rumorosità effettiva 2023 con i limiti acustici previsti dalle mappe di zonizzazione acustica aeroportuale, sono stati rilevati nel corso del 2023 alcuni superamenti di tali limiti in corrispondenza di aree ricadenti prevalentemente nel settore Ovest dell'intorno aeroportuale e caratterizzate da limitata estensione superficiale e bassa densità abitativa. Le medesime rilevazioni hanno altresì verificato il contenimento dei livelli di emissione entro i limiti acustici in corrispondenza delle aree ad alta densità abitativa situate nel settore Est dell'intorno aeroportuale (quartieri Navile, Pescarola, Corticella).

La società di gestione aeroportuale ritiene che i limitati e circoscritti superamenti soprindicati siano ascrivibili alle proattive e positive procedure ed ordinanze condivise in sede di Commissione tra tutti i componenti al fine di contenimento dell'impatto acustico sulle aree densamente abitate limitrofe l'aeroporto. Tali misure hanno riguardato, rispettivamente, l'ordinanza N° 5/2023 del 14/06/2023 ENAC di introduzione di ulteriori restrizioni operative ed il dimezzamento della capacità operativa di pista in fascia "notte" che ha consentito dal 19/06/2023 la drastica riduzione dei sorvoli notturni sull'abitato di Bologna, e la procedura operativa ENAV di modifica salita iniziale per decolli Pista 12 verso Bologna che, dal 07/09/2023, anticipando la quota di virata da 800 piedi a 520 piedi, ha consentito un efficace spostamento delle traiettorie di decollo su aree a minore densità abitativa. Tali azioni, nel complesso, hanno consentito di ridurre la popolazione complessiva esposta ai livelli di rumorosità aeroportuale.

In relazione al rilevato superamento, nei circoscritti ambiti segnalati, dei limiti acustici come suindicato AdB avvierà con immediatezza le opportune interlocuzioni con i componenti la Commissione ex art. 5 D.M. Ministero dell'Ambiente 31/10/1997, al fine di mettere a punto in termini aggiornati ed adeguati il piano di risanamento acustico così come prescritto dalla normativa di livello europeo e nazionale, altresì destinando risorse adeguate e coerenti con i piani di sviluppo sostenibile della società di gestione aeroportuale, altresì condividendo con i Comuni interessati efficaci impieghi del gettito della tassa di scopo IRESA.

Andamento del traffico

Nei primi due mesi del 2024 l'Aeroporto di Bologna ha registrato 1.208.736 passeggeri (in crescita del 7,4% sul 2023), con 9.438 movimenti complessivi (+6,3% sul 2023), mentre le merci trasportate sono state 7.131 tonnellate (+7,1% sul 2023).

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

Le ultime previsioni di ACI World confermano la completa ripresa del traffico aereo già nel 2024 e non più nel 2025, in assenza di ulteriori impatti disruptive legati al contesto attuale. Nel 2024 si raggiungeranno 9,7 miliardi di passeggeri, superando i 9,2 miliardi registrati nel 2019 (+106%). La ripresa è guidata principalmente dal turismo domestico (previsto in recupero già dai primi mesi del 2024), mentre quello internazionale continua a beneficiare delle progressive riaperture del mercato cinese. Si conferma inoltre la preponderanza della crescita dei vettori low cost anche per il 2024, beneficiando di un trend discendente dell'inflazione con impatto positivo sui prezzi.

Con uno sguardo a lungo termine, sempre secondo ACI, lo sviluppo del traffico aereo futuro risulterà condizionato da una combinazione di fattori particolarmente sfidanti per la resilienza del settore. Tra le principali variabili che impattano lo scenario di crescita ipotizzato si identificano sia variabili negative che positive. I rischi al ribasso includono (i) la continuazione delle tensioni geopolitiche, (ii) il deterioramento delle condizioni macroeconomiche e della pressione inflazionistica, (iii) l'aumento dei costi delle materie prime, (iv) difficoltà nel reperimento di materie prime e pezzi di ricambio industriali e (v) l'aumento dei costi di regolamentazione (i.e. EU Fit for 55). Le variabili positive invece riguardano (i) la resilienza della forte propensione al viaggio degli utenti e (ii) la riapertura al traffico internazionale del mercato asiatico (Fonte: ACI Europe, *Airport Traffic Forecast - 2023 Scenarios & 2023-2027 Outlook*, Ottobre 2023). Anche CAPA evidenzia come lo sviluppo della domanda sia soggetto a continui shock esterni, oltre a risentire delle spinte importanti lato *sustainability*, le quali potrebbero impattare le scelte di trasporto intermodale da parte degli utenti a sfavore del traffico aereo. Tuttavia, l'opportunità di studiare e sviluppare nuove soluzioni per un trasporto più sostenibile (i.e. nuovi aerei, motori e tecnologie) potrebbe garantire la presenza, in futuro, di nuovi mezzi più puliti ed economici (Fonte: CAPA, *Charting Trends: domestic demand remains strong, but data shows a stalling recovery*, Febbraio 2024).

Nel complesso contesto sopradescritto il Gruppo continuerà ad essere impegnato nel superare i limiti della capacità infrastrutturale di alcuni sottosistemi, con diversi interventi che andranno ad insistere sull'aerostazione, in un'ottica rivolta al miglioramento della qualità del servizio e dell'esperienza di viaggio dei passeggeri, una volta superate le criticità legate al mantenimento del pieno funzionamento dell'infrastruttura e dei processi operativi in presenza dei cantieri. Anche nell'ambito dei servizi non aviation, sono stati avviati i lavori per il nuovo parcheggio multipiano per complessivi ulteriori 2.200 posti auto a disposizione dei passeggeri. Parallelamente proseguono gli importanti impegni in ambito di innovazione e di sostenibilità per i quali si rimanda al Bilancio di Sostenibilità – Dichiarazione Non Finanziaria 2023, nel quale sono illustrate le azioni concrete del Gruppo per mitigare gli impatti ambientali negativi dell'attività aeroportuale, tutelare le risorse naturali, migliorare la qualità della vita e il benessere della comunità circostante, offrire luoghi di lavoro sicuri e inclusivi.

Nell'anno 2023 l'andamento particolarmente favorevole del traffico sullo scalo ha consentito al Gruppo di chiudere l'esercizio in esame con risultati che hanno superato anche le più ottimistiche previsioni di inizio anno in termini di volumi e con performance economico finanziarie positive, pur con marginalità condizionate dal contesto macro economico e dalla congiuntura inflattiva.

Il quadro di piena ripresa del traffico e la solida struttura finanziaria del Gruppo consentono al Consiglio di Amministrazione di AdB di proporre, dopo alcuni anni di interruzione a causa della crisi Covid-19, all'Assemblea dei Soci la distribuzione dei dividendi, in una misura che tenga altresì conto della perdurante

incertezza dello scenario di mercato e macroeconomico e dello sfidante piano investimenti pluriennale dell'Aeroporto di Bologna.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 14 marzo 2024

Bilancio Consolidato per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2023

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 migliara di euro</i>	<i>Note</i>	<i>al 31.12.2023</i>	<i>al 31.12.2022</i>
Diritti di concessione		224.716	205.997
Altre attività immateriali		1.480	1.391
Attività immateriali	1	226.196	207.388
Terreni, immobili, impianti e macchinari		11.007	11.362
Investimenti Immobiliari		1.617	1.617
Attività materiali	2	12.624	12.979
Partecipazioni	3	44	119
Altre attività finanziarie non correnti	4	16.032	13.489
Imposte differite attive	5	6.831	10.002
Altre attività non correnti	6	187	261
Altre attività non correnti		23.094	23.871
ATTIVITA' NON CORRENTI		261.914	244.238
Rimanenze di magazzino	7	878	912
Crediti commerciali	8	19.072	12.672
Altre attività correnti	9	6.882	5.162
Attività finanziarie correnti	10	5.002	45.058
Cassa e altre disponibilità liquide	11	44.334	27.868
ATTIVITA' CORRENTI		76.168	91.672
ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA		0	0
TOTALE ATTIVITA'		338.082	335.910
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		98.949	67.887
Risultato dell'esercizio		16.706	31.109
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	12	205.969	189.310
PATRIMONIO NETTO DI TERZI			
TOTALE PATRIMONIO NETTO	12	205.969	189.310
TFR e altri fondi relativi al personale	13	3.317	3.313
Imposte differite passive	14	2.790	2.843
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	12.107	10.541
Fondi per rischi e oneri	16	4.276	1.235
Passività finanziarie non correnti	17	21.399	48.126
Strumenti finanziari derivati		0	0
Altri debiti non correnti		77	115
PASSIVITA' NON CORRENTI		43.966	66.173
Debiti commerciali	18	26.897	24.869
Altre passività	19	38.969	35.179
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	2.259	2.555
Fondi per rischi e oneri	16	467	29
Passività finanziarie correnti	17	19.555	17.795
PASSIVITA' CORRENTI		88.147	80.427
TOTALE PASSIVITA'		132.113	146.600
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'		338.082	335.910

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Note</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022
Ricavi per servizi aeronautici		63.325	53.754
Ricavi per servizi non aeronautici		51.811	42.257
Ricavi per servizi di costruzione		28.414	15.952
Altri ricavi e proventi della gestione		1.514	22.592
RICAVI	20	145.064	134.555
Materiali di consumo e merci		3.673	4.133
Costi per servizi		24.789	21.383
Costi per servizi di costruzione		27.061	15.192
Canoni, noleggi e altri costi		10.406	8.259
Oneri diversi di gestione		3.635	3.257
Costo del personale		31.418	27.503
COSTI	21	100.982	79.727
Ammortamento diritti di concessione		8.744	8.014
Ammortamento altre attività immateriali		692	661
Ammortamento attività materiali		2.276	5.249
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	22	11.712	13.924
Accantonamento rischi su crediti		(654)	693
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture		3.733	4.079
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		3.507	171
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	23	6.586	4.943
TOTALE COSTI		119.280	98.594
RISULTATO OPERATIVO		25.784	35.961
Proventi finanziari	24	840	1.427
Oneri finanziari	24	3.202	1.471
Proventi e oneri non ricorrenti		0	0
RISULTATO ANTE IMPOSTE		23.422	35.917
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	25	6.716	4.808
RISULTATO NETTO DELLE ATTIVITA' DESTINATE		0	0
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		16.706	31.109
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi		0	0
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo		16.706	31.109
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,46	0,87
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,46	0,87

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022
Utile (perdita) di esercizio (A)	16.706	31.109
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato</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</i>		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	(60)	533
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	15	(131)
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	(45)	402
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	(45)	402
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	16.661	31.511
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	16.661	31.511

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	al 31.12.2022
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	23.422	35.917
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
- Margine da servizi di costruzione	(1.353)	(760)
+ Ammortamento e perdita durevole di valore di imm. Imp. e macchinari e attività per diritto d'uso	11.712	13.924
+ Accantonamento fondi	6.586	4.943
+ Oneri per interessi che non comportano uscite di cassa	785	(1.214)
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	1.577	1.257
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	175	342
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	140	146
Flusso di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	43.044	54.555
Variazione rimanenze di magazzino	34	(177)
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(5.769)	6.540
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti non finanziarie	(4.295)	946
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	2.028	6.552
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	8.030	5.600
Interessi pagati	(2.058)	(1.363)
Interessi incassati	730	1
Imposte pagate	(3.405)	(37)
TFR pagato	(205)	(116)
Utilizzo fondi per pagamenti	(3.322)	(2.573)
Flusso di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative nette	34.812	69.928
Acquisto di attività materiali	(2.283)	(2.062)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	0	0
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(26.507)	(16.305)
Corrispettivo da cessione di attività immateriali/diritti di concessione	7	11
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	0	(75)
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	0	0
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	40.000	(45.000)
Flusso di cassa generato / (assorbito) dall'attività di investimento	11.217	(63.431)
Incassi derivanti da emissione di azioni	0	0
Dividendi corrisposti	0	0
Finanziamenti ricevuti	15.000	0
Finanziamenti rimborsati	(43.961)	(6.197)
Pagamenti per passività per leasing	(602)	(647)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento	(29.563)	(6.844)
Variazione finale di cassa	16.466	(347)
Disponibilità liquide inizio periodo	27.868	28.215
Variazione finale di cassa	16.466	(347)
Disponibilità liquide fine periodo	44.334	27.868

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

In migliaia di euro	Capitale sociale	Riserva sovrapprezzo emissione azioni	Riserva legale	Altre Riserve	Riserva di rivalutazione e riallineamento	Riserve FTA	Utili/ perdite portati a nuovo	Riserva OCI	Risultato dell'esercizio	PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	TOTALE PATRIMONIO NETTO
Patrimonio netto al 31.12.2021	90.314	25.683	8.179	57.116	0	(3.272)	(12.445)	(1.060)	(6.717)	157.798	157.798
Attribuzione del risultato esercizio 2021	0	0	0	273	0	0	(6.990)	0	6.717	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	0	0	402	31.109	31.511	31.511
Patrimonio netto al 31.12.2022	90.314	25.683	8.179	57.389	0	(3.272)	(19.435)	(658)	31.109	189.310	189.310
Attribuzione del risultato esercizio 2022	0	0	1.494	28.538	0	0	1.076	0	(31.109)	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	0	0	(45)	16.706	16.661	16.661
Patrimonio netto al 31.12.2023	90.314	25.683	9.673	85.926	0	(3.272)	(18.359)	(703)	16.706	205.969	205.969

**Note esplicative al Bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al
31 dicembre 2023**

Informazioni sull'attività del Gruppo

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

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

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2023

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato del Gruppo si riferisce all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 e include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 (di seguito "il bilancio consolidato del Gruppo" o "bilancio consolidato").

Il bilancio consolidato è stato redatto sulla base del costo storico, ad eccezione delle eventuali attività finanziarie destinate alla vendita e degli eventuali *Intangible Asset* costituiti da Certificati Energetici, che sono iscritti al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale

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

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

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

Nel 2014 il Gruppo ha optato volontariamente per la predisposizione del bilancio consolidato in conformità ai Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB").

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio annuale al 31 dicembre 2022 ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2023, applicati per la prima volta dal Gruppo dalla data di efficacia obbligatoria e riepilogati nel prosieguo del presente documento al paragrafo “Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall’Unione Europea adottati dal Gruppo”. Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emessi ma non ancora in vigore.

La pubblicazione del bilancio consolidato di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 14 marzo 2024 e sarà sottoposto alla revisione contabile di EY S.p.A.

Contenuto e forma del bilancio consolidato

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

Un’attività è corrente quando:

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

Tutte le altre attività sono classificate come non correnti.

Una passività è corrente quanto:

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

Il Gruppo classifica tutte le altre passività come non correnti.

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

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

Principi di consolidamento

Il Bilancio Consolidato include il prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, il prospetto del conto economico consolidato, il prospetto del conto economico complessivo consolidato, il rendiconto finanziario consolidato ed il prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato.

Il Gruppo ha optato per la redazione del conto economico complessivo che include, oltre al risultato del periodo, anche le variazioni di patrimonio netto pertinenti a poste di natura economica che, per espressa previsione dei principi contabili internazionali, sono rilevate tra le componenti del patrimonio netto.

Il bilancio consolidato è stato predisposto sulla base dei bilanci delle società e delle società da essa controllate, direttamente ed indirettamente, approvati dalle rispettive assemblee o dagli organi direttivi deputati, opportunamente rettificati per renderli conformi agli IFRS.

Le società controllate sono consolidate integralmente a partire dalla data di acquisizione, ovvero dalla data in cui il Gruppo acquisisce il controllo, e cessano di essere consolidate alla data in cui il controllo è trasferito al di fuori del Gruppo.

Un'impresa è in grado di esercitare il controllo se è esposta o ha diritto a rendimenti variabili, derivanti dal proprio rapporto con l'entità oggetto d'investimento e, nel frattempo, ha la capacità di incidere su tali rendimenti esercitando il proprio potere su tale entità.

Specificatamente, un'impresa è in grado di esercitare il controllo se, e solo se, ha:

- il potere sull'entità oggetto d'investimento (ovvero detiene validi diritti che gli conferiscono la capacità attuale di dirigere le attività rilevanti dell'entità oggetto d'investimento);
- l'esposizione o i diritti a rendimenti variabili derivanti dal rapporto con l'entità oggetto d'investimento;
- la capacità di esercitare il proprio potere sull'entità oggetto di investimento per incidere sull'ammontare dei suoi rendimenti.

Quando una società del gruppo detiene meno della maggioranza dei diritti di voto (o diritti simili) di una partecipata considera tutti i fatti e le circostanze rilevanti per stabilire se controlla l'entità oggetto di investimento, inclusi:

- accordi contrattuali con altri titolari di diritti di voto;
- diritti derivanti da accordi contrattuali;
- diritti di voto e diritti di voto potenziali del gruppo.

Il Gruppo riconsidera se ha o meno il controllo di una partecipata e se i fatti e le circostanze indicano che ci siano stati dei cambiamenti in uno o più dei tre elementi rilevanti ai fini della definizione di controllo. Il consolidamento di una controllata inizia quando il gruppo ne ottiene il controllo e cessa quando il gruppo perde il controllo stesso. Le attività, le passività, i ricavi e i costi della controllata acquisita o ceduta nel corso dell'esercizio sono incluse nel conto economico complessivo dalla data in cui il gruppo ottiene il controllo fino alla data in cui il gruppo non esercita più il controllo sulla società.

Il risultato dell'esercizio e ciascuna delle altre componenti di conto economico complessivo sono attribuiti ai soci della controllante e alle partecipazioni di minoranza, anche se ciò implica che le partecipazioni di minoranza abbiano un saldo negativo. Quando necessario, sono apportate le opportune rettifiche ai bilanci delle controllate, al fine di garantire la conformità alle politiche contabili del gruppo. Tutte le attività e passività, il patrimonio netto, i ricavi e i costi, e i flussi finanziari infragruppo relativi a operazioni tra entità del gruppo sono eliminati completamente in fase di consolidamento.

Quando la quota di patrimonio netto detenuto dalla controllante cambia, senza che questo si traduca in una perdita di controllo, tale cambiamento deve essere contabilizzato a patrimonio netto. Se il gruppo perde il controllo, deve:

- eliminare le attività (incluso qualsiasi avviamento) e le passività della controllata;
- eliminare il valore contabile di tutte le quote di minoranza;
- eliminare le differenze cambio cumulate, rilevate a patrimonio netto;
- rilevare il *fair value* del corrispettivo ricevuto;
- rilevare il *fair value* della quota di partecipazione eventualmente mantenuta;
- rilevare l'utile o la perdita nel prospetto dell'utile/(perdita) d'esercizio;
- riclassificare la quota di competenza della controllante per le componenti in precedenza rilevate nel prospetto consolidato delle altre componenti di conto economico complessivo a conto economico o tra gli utili a nuovo, come richiesto dagli specifici principi contabili, come se il Gruppo avesse provveduto direttamente alla cessione delle attività o passività correlate.

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società controllate le informazioni al 31 dicembre 2023 e 2022, relative a denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

SOCIETA' CONTROLLATE (in migliaia di Euro)	Capitale Sociale	% Possesso	
		al 31.12.2023	al 31.12.2022
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l. Società Unipersonale	316	100,00%	100,00%

Criteri di Valutazione

Aggregazioni aziendali e avviamento

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

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

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

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

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

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

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

Partecipazioni in società collegate e joint-venture

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

Con il metodo del patrimonio netto, la partecipazione in una società collegata è inizialmente rilevata al costo e il valore contabile è aumentato o diminuito per rilevare la quota di pertinenza della partecipante degli utili e delle perdite della partecipata realizzati dopo la data di acquisizione.

L'avviamento afferente alla collegata è incluso nel valore contabile della partecipazione e non è soggetto ad ammortamento né ad una singola verifica di riduzione durevole di valore (*impairment*).

Il conto economico riflette la quota di pertinenza del Gruppo del risultato d'esercizio della società collegata. Nel caso in cui una società collegata rilevi rettifiche con diretta imputazione al patrimonio netto, il Gruppo rileva la sua quota di pertinenza e ne dà rappresentazione, ove applicabile, nel prospetto delle variazioni nel patrimonio netto. Profitti e perdite derivanti da transazioni tra il Gruppo e la collegata, sono eliminati in proporzione alla partecipazione nella collegata.

La quota di pertinenza del Gruppo del risultato d'esercizio della società collegata è rilevata nel conto economico. La quota di pertinenza rappresenta il risultato della collegata attribuibile agli azionisti; si tratta quindi del risultato al netto delle imposte e delle quote spettanti agli altri azionisti della collegata.

La data di chiusura del bilancio della collegata deve corrispondere alla data di chiusura del bilancio della capogruppo. Il bilancio della collegata deve essere redatto utilizzando principi contabili uniformi per operazioni e fatti simili in circostanze similari.

Successivamente all'applicazione del metodo del patrimonio netto, il Gruppo valuta se sia necessario riconoscere una perdita di valore della propria partecipazione nella società collegata. Il Gruppo valuta ad ogni data di bilancio se ci siano evidenze obiettive che la partecipazione nella società collegata abbia subito una perdita durevole di valore. Se ciò è avvenuto, il Gruppo calcola l'ammontare della perdita come differenza tra il valore recuperabile della collegata ed il valore di iscrizione della stessa nel proprio bilancio, rilevando tale differenza nel prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio.

Una volta persa l'influenza notevole sulla collegata, il Gruppo valuta e rileva qualsiasi partecipazione residua al *fair value*. Qualsiasi differenza tra il valore di carico della partecipazione alla data di perdita dell'influenza notevole ed il *fair value* della partecipazione residua e dei corrispettivi ricevuti deve essere rilevato a conto economico.

Conversione delle poste in valuta

Operazioni e saldi

Le operazioni in valuta estera sono rilevate inizialmente nella valuta funzionale, applicando il tasso di cambio a pronti alla data dell'operazione.

Le attività e passività monetarie, denominate in valuta estera, sono convertite nella valuta funzionale al tasso di cambio alla data del bilancio. L'utile o la perdita derivante dalla conversione viene imputato a conto economico.

Le poste non monetarie valutate al costo storico in valuta estera sono convertite usando i tassi di cambio alla data di rilevazione iniziale della transazione. Le poste non monetarie iscritte al *fair value* in valuta estera sono convertite usando il tasso di cambio alla data di determinazione di tale valore. L'utile o la perdita che emerge dalla riconversione di poste non monetarie è trattato in linea con la rilevazione degli utili e delle perdite relative alla variazione del *fair value* delle suddette poste (le differenze di conversione sulle voci la cui variazione del *fair value* è rilevata nel conto economico complessivo o nel conto economico sono rilevate, rispettivamente, nel conto economico complessivo o nel conto economico).

Attività immateriali

Le attività immateriali riguardano le attività prive di consistenza fisica identificabile, controllate dall'impresa ed in grado di produrre benefici economici futuri, nonché quelle derivanti da operazioni di aggregazione aziendale.

La vita utile delle attività immateriali è valutata come definita o indefinita.

Le attività immateriali, aventi vita utile definita, sono iscritte al costo di acquisto o di produzione o, se derivano da operazioni di aggregazione di imprese, sono capitalizzate al *fair value* alla data di acquisizione; esse sono inclusive degli oneri accessori, ed ammortizzate sistematicamente per il periodo della loro residua possibilità di utilizzazione secondo quanto previsto dallo IAS 36 e sottoposte a test di *impairment* ogni volta che vi siano indicazioni di una possibile perdita di valore.

Il valore residuo alla fine della vita utile si presume pari a zero a meno che ci sia un impegno da parte di terzi all'acquisto dell'attività alla fine della sua vita utile oppure se esiste un mercato attivo per l'attività. Gli amministratori rivedono la stima della vita utile dell'immobilizzazione immateriale a ogni chiusura di esercizio.

Le quote di ammortamento delle attività immateriali con vita definita sono rilevate in un'apposita voce di conto economico.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In base a quanto previsto dall'art. 703 del codice della navigazione (art. 15-quinquies, comma 1, D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172) Adb, in quanto gestore aeroportuale, riceverà, alla scadenza della concessione dal subentrante, un corrispettivo pari al valore residuo, qualora positivo, (c.d. Terminal Value) degli investimenti realizzati sulle aree in concessione al netto degli ammortamenti, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria.

Il credito da Terminal Value è rilevato per la quota parte dei corrispettivi per i servizi di costruzione/miglioramento resi dal Gruppo relativi agli investimenti che avranno un Terminal Value alla scadenza della concessione, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria. Il valore del Terminal Value è attualizzato ed iscritto tra le attività finanziarie non correnti.

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

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

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

Attività materiali

Le attività materiali sono inizialmente rilevate al costo di acquisto o di realizzazione; il valore comprende il prezzo pagato per acquistare o costruire l'attività (al netto di sconti e abbuoni) e gli eventuali costi direttamente attribuibili all'acquisizione e necessari alla messa in funzione del bene.

I terreni, sia liberi da costruzioni, sia annessi a fabbricati civili e industriali, sono stati contabilizzati separatamente e non vengono ammortizzati in quanto elementi a vita utile illimitata.

Le attività materiali sono esposte al netto dei relativi ammortamenti cumulati e di eventuali perdite di valore determinate secondo le modalità descritte nel seguito. L'ammortamento è calcolato in quote costanti in base alla vita utile stimata del bene. Quando l'attività materiale è costituita da più componenti significativi aventi vite utili differenti, l'ammortamento è effettuato per ciascuna componente. Non sono oggetto di ammortamento i terreni e le attività materiali destinate alla cessione che sono valutate al minore tra il valore di iscrizione e il loro *fair value* al netto degli oneri di dismissione.

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate sono le seguenti:

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

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

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico fra i costi per ammortamenti. Tali perdite di valore sono ripristinate nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate.

Al momento della vendita o quando non sussistono benefici economici futuri attesi dall'uso di un bene, esso viene eliminato dal bilancio e l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione ed il valore di carico) viene rilevata a conto economico nell'anno della suddetta eliminazione.

Le spese di manutenzione e riparazione, che non siano suscettibili di valorizzare e/o prolungare la vita residua dei beni, sono spese nell'esercizio in cui sono sostenute; in caso contrario vengono capitalizzate.

Investimenti immobiliari

Il Gruppo classifica tra gli investimenti immobiliari un compendio immobiliare acquisito al fine di realizzare investimenti immobiliari non ancora definiti.

La rilevazione iniziale di tale compendio è al costo di acquisto, mentre le valutazioni successive seguono il criterio del costo, così come definito dallo IAS 16.

Il Gruppo monitora attraverso valutazioni tecniche l'evoluzione del relativo *fair value* al fine di identificare l'eventuale perdita durevole di valore.

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

Perdite di valore delle attività non finanziarie

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

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

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

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

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

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

Diritti di Concessione

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

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

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

L'*impairment* test avviene confrontando il valore contabile dell'attività o della unità generatrice di flussi finanziari (C.G.U.) con il valore recuperabile della stessa, dato dal maggiore tra il *fair value* (al netto degli eventuali oneri di vendita) ed il valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dalla C.G.U..

Ciascuna unità o gruppo di unità a cui viene allocato l'intangibile specifico rappresenta il livello più basso all'interno del Gruppo in cui lo stesso è monitorato a fini di gestione interna.

Le condizioni e le modalità di eventuale ripristino di valore di un'attività in precedenza svalutata applicate dal Gruppo, escludendo comunque qualsiasi possibilità di ripristino di valore dell'avviamento, sono quelle previste dallo IAS 36.

Attività finanziarie

L'IFRS 9 prevede un unico approccio per l'analisi e la classificazione di tutte le attività finanziarie, incluse quelle contenenti derivati incorporati. La classificazione e la relativa valutazione è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività.

L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano soddisfatte:

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

L'attività finanziaria è valutata al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo, se gli obiettivi del modello di gestione sono di detenere l'attività finanziaria al fine di ottenerne i relativi flussi di cassa contrattuali oppure di venderla.

E' prevista, infine, la categoria residuale delle attività finanziarie valutate al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico, che include le attività detenute per la loro negoziazione.

Un'attività finanziaria che soddisfi i requisiti per essere classificata e valutata al costo ammortizzato può, in sede di rilevazione iniziale, essere designata come attività finanziaria al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico, se tale contabilizzazione consente di eliminare o ridurre significativamente l'asimmetria nella valutazione o nella rilevazione (c.d. "accounting mismatch"), che altrimenti risulterebbe dalla valutazione di attività o passività o dalla rilevazione dei relativi utili o perdite su basi differenti.

Inoltre, nel caso di investimenti in strumenti rappresentativi di capitale per i quali, pertanto, non risulti possibile l'iscrizione e la valutazione al costo ammortizzato, qualora si tratti di investimenti azionari non detenuti per finalità di trading, bensì di tipo strategico, l'IFRS 9 prevede che in sede di rilevazione iniziale l'entità possa scegliere irrevocabilmente di valutare gli stessi al *fair value*, con rilevazione delle successive variazioni nel conto economico complessivo senza riversamento a conto economico dell'eventuale plusvalenza o minusvalenza nel caso di cessione.

Quando le attività finanziarie possedute rispondono unicamente all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali esse sono classificate nella categoria "Held to collect – HTC".

Nel caso in cui le attività finanziarie rispondano all'obiettivo del Gruppo sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita esse sono classificate nella categoria "Held to collect and sell – HTC and S".

Il Gruppo non detiene e non ha detenuto nel corso del biennio strumenti finanziari derivati.

Finanziamenti e crediti

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

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

Fair value

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- ▶ Livello 1 - i prezzi quotati (non rettificati) in mercati attivi per attività o passività identiche a cui l'entità può accedere alla data di valutazione;

- ▶ Livello 2 – Input diversi dai prezzi quotati inclusi nel Livello 1, osservabili direttamente o indirettamente per l’attività o per la passività;
- ▶ Livello 3 – tecniche di valutazione per le quali i dati di input non sono osservabili per l’attività o per la passività.

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

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

Perdita di valore su attività finanziarie

L’IFRS 9 definisce un nuovo modello di *impairment* delle attività finanziarie, con l’obiettivo di fornire informazioni utili agli utilizzatori del bilancio in merito alle relative perdite attese. Il modello, in particolare, richiede di verificare e rilevare le eventuali perdite attese in ogni momento della vita dello strumento e di aggiornare l’ammontare di perdite attese ad ogni data di bilancio, per riflettere le variazioni nel rischio di credito dello strumento; non è quindi più necessario che si verifichi un particolare evento (“trigger event”) per dover procedere alla verifica e alla rilevazione delle perdite su crediti.

I test di *impairment* devono essere applicati a tutti gli strumenti finanziari, ad eccezione di quelli valutati al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico.

Il Gruppo applica l’approccio semplificato della *Provision Matrix* e registra le perdite attese su tutti i crediti commerciali in base alla durata residua, definendo una matrice per lo stanziamento basata sull’esperienza storica relativamente alle perdite su crediti, rettificata per tener conto di fattori previsionali specifici riferiti ai creditori ed all’ambiente economico (concetto di Expected Credit Loss – ECL).

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

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

Cancellazione attività finanziarie

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

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

Attività non correnti detenute per la vendita ed attività cessate

Le attività non correnti classificate come possedute per la vendita devono essere valutate al minore tra il valore contabile ed il *fair value* al netto dei costi di vendita. Sono classificate come tali se il loro valore contabile sarà recuperato con un’operazione di vendita anziché tramite il suo uso continuativo. Si considera rispettata questa condizione solo quando la vendita è altamente probabile e l’attività o il gruppo in dismissione è disponibile per una vendita immediata nelle sue attuali condizioni. La Direzione deve essersi impegnata alla vendita, il cui completamento dovrebbe essere previsto entro un anno dalla data della classificazione.

Nel conto economico consolidato e del periodo di confronto dell'anno precedente, gli utili e le perdite delle attività operative cessate sono rappresentate separatamente dagli utili e dalle perdite delle attività operative, sotto la linea dell'utile dopo le imposte, anche quando il Gruppo mantiene dopo la vendita una quota di minoranza nella controllata. L'utile o la perdita risultanti, al netto delle imposte, sono esposti separatamente nel conto economico.

Immobili, impianti e macchinari e attività immateriali una volta classificati come posseduti per la vendita non devono più essere ammortizzati.

Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

I contratti di costruzione in corso di esecuzione sono valutati sulla base dei corrispettivi contrattuali maturati con ragionevole certezza in relazione all'avanzamento dei lavori mediante il criterio della percentuale di completamento, determinato attraverso la metodologia della misurazione fisica dei lavori eseguiti, così da attribuire i ricavi ed il risultato economico della commessa ai singoli esercizi di competenza in proporzione allo stato di avanzamento lavori. La differenza positiva o negativa tra il valore eseguito dei contratti e quello degli acconti ricevuti è iscritta rispettivamente nell'attivo o nel passivo della situazione patrimoniale - finanziaria, tenuto anche conto delle eventuali svalutazioni effettuate a fronte dei rischi connessi al mancato riconoscimento dei lavori eseguiti per conto dei committenti.

I ricavi di commessa, oltre ai corrispettivi contrattuali, includono le varianti, le revisioni dei prezzi, nonché eventuali *claims* nella misura in cui è probabile che essi rappresentino effettivi ricavi che possano essere determinati con attendibilità.

Nel caso in cui dall'espletamento delle attività di commessa sia prevista una perdita, questa è immediatamente iscritta in bilancio per intero, indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa.

Con specifico riferimento ai servizi di costruzione a favore del concedente afferenti al contratto di concessione di cui è titolare AdB, anche questi sono rilevati nel conto economico in base allo stato di avanzamento dei lavori, cioè la valutazione dei progressi verso l'adempimento completo dell'obbligazione di fare è adempiuta nel corso del tempo ("over time"). In particolare, i ricavi per i servizi di costruzione e/o miglioria, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al *fair value*, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti, costituiti principalmente dai costi per i servizi esterni e dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività.

La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione è rappresentata da un'attività finanziaria o dalla concessione aeroportuale iscritta tra i Diritti concessori delle attività immateriali, come illustrato in tale paragrafo.

Rimanenze

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

Cassa e disponibilità liquide

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

Benefici per i dipendenti

I benefici garantiti ai dipendenti erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti (Trattamento di fine rapporto) o altri benefici a lungo termine (quali a titolo esemplificativo, Patti di Non concorrenza e Piani di Incentivazione a lungo termine) sono riconosciuti nel periodo di maturazione del diritto.

La passività relativa, al netto delle eventuali attività al servizio del piano, è determinata sulla base di ipotesi attuariali ed è rilevata per competenza, coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici; la valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti, utilizzando il metodo della proiezione unitaria del credito.

L'importo riflette non solo i debiti maturati alla data di chiusura del bilancio consolidato, ma anche i futuri incrementi salariali e le correlate dinamiche statistiche.

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

Il costo relativo alle prestazioni di lavoro passate è rilevato a conto economico alla data più remota tra le seguenti:

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

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

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

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

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

Fondi per rischi e oneri

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

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

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima, a volte con il supporto di esperti, dell'ammontare che l'impresa pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, l'accantonamento è oggetto di attualizzazione; l'incremento del fondo connesso al trascorrere del tempo è imputato a conto economico alla voce "Proventi (oneri) finanziari".

Quando la passività è relativa ad attività materiali (demolizione cespiti), il fondo è rilevato in contropartita all'attività a cui si riferisce; l'imputazione a conto economico avviene attraverso il processo di ammortamento.

I fondi sono periodicamente aggiornati per riflettere le variazioni delle stime dei costi, dei tempi di realizzazione e del tasso di attualizzazione; le revisioni di stima dei fondi sono imputate nella medesima voce di conto economico che ha precedentemente accolto l'accantonamento ovvero, quando la passività è relativa ad attività materiali, in contropartita all'attività a cui si riferisce.

Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali

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

Debiti commerciali e altre passività non finanziarie

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

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

Finanziamenti

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

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

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

Garanzie finanziarie passive

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

Cancellazione passività finanziarie

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

Rilevazione dei ricavi

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

1. Identificazione del contratto;
2. Identificazione delle performance obligation presenti nel contratto;
3. Determinazione del prezzo di vendita;
4. Allocazione del prezzo della transazione a ciascuna performance obligation individuata;
5. Rilevazione dei ricavi al momento del soddisfacimento della performance obligation.

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

Il Gruppo ha identificato le seguenti *revenue stream*:

1. Diritti aeroportuali
2. Subconcessioni/Locazioni commerciali e non
3. Parcheggi
4. Servizi di Costruzione
5. Altri.

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

Gli sconti commerciali, portati in diretta diminuzione dei ricavi, sono determinati sulla base dei contratti stipulati con le compagnie aeree e con i *tour operator*.

Le *royalties* sono contabilizzate per competenza secondo la sostanza degli accordi contrattuali e in ottemperanza all'IFRS 15.

In ottemperanza all'IFRS 16 i proventi da leasing derivanti da leasing operativi per i quali il Gruppo riveste il ruolo di locatore sono rilevati in quote costanti lungo la durata del leasing, e sono inclusi tra i ricavi nel conto economico data la loro natura operativa. I costi iniziali di negoziazione sono aggiunti al valore contabile del bene locato e rilevati in base alla durata del contratto sulla medesima base dei proventi da locazione. I canoni o affitti variabili sono rilevati come ricavi nel periodo in cui maturano.

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

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

Rilevazione dei costi e delle spese

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

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

Imposte sul reddito

Imposte correnti

Le imposte correnti per l'esercizio in corso sono valutate all'importo che ci si attende di recuperare o corrispondere alle autorità fiscali. Le aliquote e la normativa fiscale utilizzate per calcolare l'importo sono quelle emanate o sostanzialmente emanate alla data di chiusura del bilancio consolidato. Le imposte correnti relative ad elementi rilevati direttamente a patrimonio sono rilevate direttamente a patrimonio e non nel conto economico. Gli Amministratori periodicamente valutano la posizione assunta nella dichiarazione dei redditi nei casi in cui le norme fiscali siano soggette ad interpretazioni e, ove appropriato, provvede a stanziare degli accantonamenti.

Si evidenzia che nel 2021 è stato rinnovato, per il triennio 2021-2023, il contratto di Consolidato Fiscale Nazionale, ai sensi degli articoli da 117 a 129 del D.P.R. n.917 del 26 dicembre 1986 (T.U.I.R), istituto a cui hanno aderito tutte le società del Gruppo e che permette la tassazione Ires a livello di Gruppo.

Al 31 dicembre 2023 le società FFM e TAG hanno rilevato un credito Ires verso la controllante per effetto dei maggiori acconti versati in corso d'anno rispetto alla stima dell'Ires da consolidato fiscale dell'esercizio.

In questo ambito si evidenzia come la normativa relativa al c.d. Pillar 2 non risulta applicabile alla Società né alle sue controllate.

Imposte differite

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- IRES 24%
- IRAP 4,2% (in vigore nei confronti delle società di gestione aeroportuale)
- IRAP 3,9%.

Imposte indirette

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

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

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

Utile per azione

Base

L'utile/(perdita) per azione è calcolato quale rapporto tra il risultato economico del Gruppo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante l'esercizio, escludendo le eventuali azioni proprie.

Diluito

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

Dividendi e distribuzione di attività diverse dalle disponibilità liquide

Il Gruppo rileva una passività a fronte della distribuzione ai suoi azionisti di disponibilità liquide o di attività diverse dalle disponibilità liquide quando la distribuzione è adeguatamente autorizzata e non è più a discrezione della società. In base al diritto societario vigente in Europa, una distribuzione è autorizzata quando è approvata dagli azionisti. L'ammontare corrispondente è rilevato direttamente nel patrimonio netto.

Le distribuzioni di attività diverse dalle disponibilità liquide sono valutate al *fair value* delle attività da distribuire; le rideterminazioni del *fair value* sono rilevate direttamente nel patrimonio netto.

Nel momento in cui si procede al regolamento del dividendo pagabile, l'eventuale differenza tra il valore contabile delle attività distribuite e il valore contabile del dividendo pagabile viene rilevata nel prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio.

Rendiconto Finanziario

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

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

A partire dal 1° gennaio 2023, sono entrati in vigore i seguenti nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni, rivisti dallo IASB, che non hanno avuto impatto sul bilancio del Gruppo.

Il Gruppo ha applicato per la prima volta alcuni principi o modifiche che sono in vigore dal 1° gennaio 2023. Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emessi ma non ancora in vigore.

IFRS 17 – Contratti assicurativi compreso gli emendamenti del 25 giugno 2020

Nel maggio 2017 lo IASB ha emesso l'IFRS 17 Contratti assicurativi, un nuovo principio contabile per i contratti assicurativi che considera la rilevazione e la misurazione, la presentazione e l'informativa. L'IFRS 17 sostituisce l'IFRS 4 Contratti assicurativi emesso nel 2005. L'IFRS 17 si applica a tutti i tipi di contratti assicurativi (ad es. vita, danni, assicurazione diretta e riassicurazione), indipendentemente dal tipo di entità che li emette, così come ad alcune garanzie e strumenti finanziari con caratteristiche di partecipazione discrezionale; sono applicabili alcune eccezioni all'ambito di applicazione. L'obiettivo generale dell'IFRS 17 è quello di fornire un modello contabile per i contratti assicurativi più utile e coerente per gli assicuratori. Contrariamente ai requisiti dell'IFRS 4, che si basano in gran parte sul mantenimento dei precedenti principi

contabili locali, l'IFRS 17 fornisce un modello completo per i contratti assicurativi, che copre tutti gli aspetti contabili rilevanti. L'IFRS 17 si basa su un modello generale, integrato da:

- un adattamento specifico per i contratti con caratteristiche di partecipazione diretta (l'approccio della commissione variabile)
- un approccio semplificato (l'approccio dell'allocazione del premio) principalmente per i contratti di breve durata.

Le modifiche non hanno avuto alcun impatto sul bilancio consolidato del Gruppo.

Modifiche all'IFRS 17: Insurance Contracts: Initial application of IFRS 17 and IFRS 9 – Comparative information

Lo IASB ha pubblicato in data 9 dicembre 2021 una modifica al presente principio. La modifica è un'opzione di transizione relativa alle informazioni comparative sulle attività finanziarie presentate in sede di prima applicazione dell'IFRS 17. La modifica ha lo scopo di aiutare le entità ad evitare disallineamenti contabili temporanei tra attività finanziarie e passività dei contratti assicurativi, e quindi a migliorare l'utilità delle informazioni comparative per utilizzatori di rendiconti finanziari. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2023. Questo principio non si applica al Gruppo.

Definition of Accounting Estimates – Amendments to IAS 8

Le modifiche allo IAS 8 chiariscono la distinzione tra cambiamenti di stime contabili, cambiamenti di principi contabili e correzione di errori. Chiariscono inoltre in che modo le entità utilizzano le tecniche di valutazione e gli input per sviluppare le stime contabili.

Le modifiche non hanno avuto alcun impatto sul bilancio consolidato del Gruppo.

Disclosure of Accounting Policies - Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2

Le modifiche allo IAS 1 e all'IFRS Practice Statement 2 *Making Materiality Judgements* forniscono indicazioni ed esempi per aiutare le entità ad applicare i giudizi significativi all'informativa sui principi contabili. Le modifiche mirano ad aiutare le entità a fornire informazioni sui principi contabili più utili sostituendo l'obbligo per le entità di divulgare i propri principi contabili "significativi" con l'obbligo di divulgare i propri principi contabili "materiali" e aggiungendo una guida su come le entità applicano il concetto di materialità nel prendere decisioni in merito all'informativa sui principi contabili.

Le modifiche hanno avuto un impatto sull'informativa dei principi contabili del Gruppo, ma non sulla misurazione, rilevazione e presentazione degli elementi del bilancio consolidato del Gruppo.

Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction – Amendments to IAS 12

Le modifiche allo IAS 12 Imposte sul reddito restringono l'ambito di applicazione dell'eccezione alla rilevazione iniziale, in modo che non si applichi più alle transazioni che danno origine a differenze temporanee tassabili e deducibili in egual misura come le locazioni e le passività per lo smantellamento. Le modifiche non hanno avuto alcun impatto sul bilancio consolidato del Gruppo.

International Tax Reform – Pillar Two Model Rules – Amendments of IAS 12

Le modifiche al principio IAS 12 sono state introdotte per rispondere ai regolamenti BEPS Pillar Two rules dell'OCSE ed includono:

- ▶ un'esenzione obbligatoria temporanea alla rilevazione e requisiti di informativa per le imposte differite che derivano dall'implementazione nelle giurisdizioni dei regolamenti Pillar Two rules e
- ▶ i requisiti di informativa per le entità coinvolte per aiutare gli utilizzatori del bilancio a meglio comprendere gli impatti sul reddito che derivano da tale legislazione, in particolare prima dell'effettiva data di entrata in vigore.

L'esenzione obbligatoria temporanea – per il cui utilizzo è richiesto di darne informativa – è immediatamente applicabile. I rimanenti requisiti di informativa si applicano per gli esercizi che iniziano l'1° gennaio 2023 o successivamente, ma non per i periodi intermedi antecedenti il 31 dicembre 2023.

La modifica non ha impatti sul bilancio consolidato del Gruppo in quanto il Gruppo non risulta essere coinvolto dai regolamenti Pillar Two rules in quanto i propri ricavi risultano essere inferiori ai 750 milioni di euro/annui.

Nuovi principi contabili ed emendamenti non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dal Gruppo

Sono di seguito illustrati i principi e le interpretazioni che, alla data di redazione della presente relazione finanziaria, erano già stati emanati, ma non erano ancora in vigore. Il Gruppo intende adottare questi principi ed interpretazioni, se applicabili, quando entreranno in vigore. Non ci si aspettano impatti materiali per il Gruppo con riferimento a tali principi ed emendamenti:

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

Il 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento allo IAS 1 che mira a chiarire uno dei criteri dello IAS 1 per la classificazione di una passività come non corrente ovvero il requisito che l'entità deve avere il diritto di differire il regolamento della passività per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento del bilancio. La modifica include:

- l'indicazione che il diritto di differire il regolamento deve esistere alla data di Bilancio;
- un chiarimento in merito al fatto che la classificazione non è influenzata dalle intenzioni o aspettative del management circa la possibilità di utilizzare il diritto di differimento;
- un chiarimento su come le condizioni del finanziamento influenzano la classificazione e;
- un chiarimento sui requisiti per la classificazione di passività che una entità intende regolare o potrebbe regolare mediante emissione di propri strumenti di capitale.

Inoltre, in data 31 ottobre 2022, lo IASB ha pubblicato delle modifiche che riguardano passività non correnti soggetto a condizioni. Solo le clausole di una passività derivante da un accordo di finanziamento, che un'entità deve rispettare entro la data di riferimento del bilancio influenzano la classificazione di tale passività come corrente o non corrente.

Il nuovo emendamento si applica a partire dal 1° gennaio 2024 o successivamente, e dovrà essere applicato retroattivamente. Il Gruppo sta al momento valutando eventuali impatti di tali modifiche.

Modifiche all'IFRS 16: Lease Liability in a Sale and Leaseback

Il 22 settembre 2022, lo IASB ha emesso una modifica al presente principio che specifica i requisiti che un venditore-locatario utilizza per misurare la passività del leasing derivante da una vendita e operazione di leaseback, per garantire che il venditore-locatario non riconosca alcun importo dell'utile o della

perdita che si riferisce al diritto d'uso che conserva. L'emendamento è volto a migliorare i requisiti per le operazioni di vendita e retrolocazione nell'IFRS 16 ma non modifica la contabilizzazione dei leasing non correlati alle operazioni di vendita e retrolocazione. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2024, è permessa l'applicazione anticipata.

Modifiche allo IAS 7 Rendiconto Finanziario e l'IFRS 7 Strumenti Finanziari: Informazioni Integrative: Accordi di Reverse Factoring

Il 25 maggio 2023, lo IASB ha emesso le modifiche dello IAS 7 Rendiconto Finanziario e IFRS 7 Strumenti Finanziari: Informazioni Integrative, per chiarire le caratteristiche dei contratti di *reverse factoring* e richiedere di fornire ulteriore informativa di tali accordi. I requisiti di informativi inclusi nelle modifiche hanno l'obiettivo di assistere gli utilizzatori di bilancio nel comprendere gli effetti sulle passività, flussi di cassa ed esposizione al rischio di liquidità di un'entità degli accordi di *reverse factoring*.

Le modifiche saranno efficaci per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2024 o successivamente. È permessa l'applicazione anticipata e di tale fatto è necessario dare informativa

Non ci si aspetta che tali modifiche abbiano un impatto materiale sul bilancio del Gruppo.

Modifiche allo IAS 21 Effetti delle variazioni dei cambi delle valute estere: Mancanza di scambiabilità

Il 15 agosto 2023, lo IASB ha emesso le modifiche dello IAS 21 che specifica in che modo un'entità deve valutare se una valuta è scambiabile e come deve determinare un tasso di cambio a pronti quando manca la scambiabilità.

Una valuta è considerata scambiabile in un'altra valuta quando l'entità è in grado di ottenere l'altra valuta entro un periodo di tempo che consente un normale ritardo amministrativo e attraverso un mercato o un meccanismo di cambio in cui un'operazione di scambio creerebbe diritti e obbligazioni azionabili.

Se una valuta non è scambiabile in un'altra valuta, l'entità è tenuta a stimare il tasso di cambio a pronti alla data di valutazione. L'obiettivo di un'entità nella stima del tasso di cambio a pronti è quello di riflettere il tasso al quale un'operazione di cambio ordinata avrebbe luogo alla data di valutazione tra gli operatori di mercato nelle condizioni economiche prevalenti. Le modifiche rilevano che un'entità può utilizzare un tasso di cambio osservabile senza aggiustamenti o altre tecniche di stima.

Quando un'entità stima un tasso di cambio a pronti perché una valuta non è scambiabile in un'altra valuta, essa fornisce informazioni che consentono agli utilizzatori del suo bilancio di comprendere in che modo la valuta non scambiabile nell'altra valuta influisce, o si prevede che influirà, sul risultato economico, sulla situazione finanziaria e sui flussi finanziari dell'entità.

Le modifiche saranno efficaci per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2025 o successivamente. È permessa l'applicazione anticipata e di tale fatto è necessario dare informativa.

Non ci si aspetta che tali modifiche abbiano un impatto materiale sul bilancio del Gruppo.

Valutazioni discrezionali e stime contabili significative

La redazione del bilancio richiede l'elaborazione di stime e valutazioni che si riflettono nei valori contabili della attività e delle passività nonché nelle informazioni fornite nelle note illustrate anche in relazione alle attività e passività potenziali alla data di chiusura del bilancio. I risultati effettivi del periodo rilevati successivamente potrebbero differire da tali stime; peraltro le stime e le assunzioni sono riviste e aggiornate periodicamente e gli effetti derivanti da ogni loro variazione sono immediatamente riflessi in bilancio. La Società ha basato le proprie stime ed assunzioni su parametri disponibili al momento della preparazione del bilancio consolidato.

Impatti sulle stime dei fattori oggetto della raccomandazione ESMA del 25 Ottobre 2023

In questo ambito si evidenzia altresì come l'ESMA (European Securities and Markets Authority) nelle sue European Common Enforcement Priorities del 25 ottobre 2023, abbia evidenziato 2 aree (cambiamento climatico e contesto macroeconomico) che gli emittenti devono valutare con particolare attenzione nella predisposizione del bilancio. Tra questi i fattori forieri di possibili impatti sul settore in cui opera il Gruppo sono:

- il rischio di dover sostenere esborsi non previsti al fine di perseguire l'obiettivo net zero carbon;
- il rischio di una progressiva erosione del traffico aereo a corto raggio per effetto di nuove normative e/o di cambiamenti di abitudine dei singoli viaggiatori volti a preferire su queste tratte brevi alternative a minor impatto ambientale.
- i rischi connessi a accantonamenti e/o investimenti che ne dovessero derivare da eventi atmosferici particolarmente intensi e non previsti (forti precipitazioni ad alta intensità, grandinate, ondate di calore);
- il rischio, sempre connesso all'impatto ambientale in senso lato, connesso al tema più dettagliatamente descritto al paragrafo "Restrizioni operative ed altri rischi conseguenti al superamento dei limiti di zonizzazione acustica aeroportuale" della Relazione sulla Gestione, cui si rimanda;
- il rischio di variabilità dei tassi di inflazione e dei connessi tassi di interesse.
-

a) v IFRIC 12 – Accordi per servizi in concessione

Con riferimento al rischio di variabilità dei tassi di inflazione e dei connessi tassi di interesse, le previsioni utilizzate ai fini dell'attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, utilizzano tassi di sconto che già riflettono le più aggiornate stime sul futuro andamento dei tassi e dell'inflazione.

b) IFRS 9 Finanziamenti e prestiti obbligazionari

Con riferimento al rischio di variabilità dei tassi di inflazione e dei connessi tassi di interesse, le previsioni utilizzate ai fini dell'impairment test sui diritti di concessione svolto ai sensi dello IAS 36, dell'attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e del credito da Terminal Value, utilizzano tassi di sconto che già riflettono le più aggiornate stime sul futuro andamento dei tassi e dell'inflazione.

c) IAS 37 - Accantonamenti, passività e attività potenziali

La legislazione introdotta in risposta ai cambiamenti climatici può dar luogo a nuovi obblighi che prima non esistevano. Il Gruppo si è dotato, a tale scopo, di una politica ambientale che descrive la sua adesione a pratiche di contenimento e riduzione dell'impatto ambientale anche oltre i limiti di legge, pur non compromettendo la tutela di altri interessi generali previsti dalla concessione; la piena realizzazione di questa politica, finalizzata anche alla riduzione delle emissioni di CO₂, contempla anche interventi di efficienza energetica.

Alla luce del sistema regolatorio, la direzione aziendale ha valutato che tali politiche non comportano l'esigenza di rilevare passività precedentemente non iscritte.

L'unico accantonamento aggiuntivo deciso nell'anno a seguito di una rivisitazione critica degli accantonamenti espressi in bilancio con riferimento alle tematiche connesse all'impatto ambientale dell'Aeroporto è l'accantonamento relativo all'impegno assunto dal vertice della Società a istituire un fondo pluriennale a supporto di interventi di insonorizzazione degli edifici residenziali maggiormente esposti all'impatto acustico delle operazioni aeroportuali, meglio descritto al paragrafo 16. *Fondi per rischi e oneri (non corrente e corrente)*, cui si rimanda.

d) IAS 36- Riduzione di valore delle attività

Si rimanda a quanto indicato alla Nota 1-Attività Immateriali.

Come accuratamente descritto nel paragrafo “Verifica della recuperabilità del valore delle attività o di gruppi di attività”, pur considerando tali fattori, l’impairment test e le relative *sensitivity* non hanno rilevato evidenze di impairment loss.

Stime significative

Anche alla luce delle considerazioni di cui sopra, le stime maggiorente significative risultano essere le seguenti:

a) Impairment test

Il Gruppo fornisce in Nota al paragrafo “Verifica della recuperabilità del valore delle attività o di gruppi di attività” le stime e le assunzioni rilevanti ai fini dell’esercizio di Impairment Test alla chiusura di bilancio, principalmente riferibili a volumi di traffico, modelli tariffari e contesto macroeconomico.

b) Fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali

Il Gruppo fornisce in Nota al paragrafo “15. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente e corrente)” il dettaglio relativamente al fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali il quale accoglie alla data di fine esercizio, coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, gli accantonamenti relativi alle manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell’infrastruttura aeroportuale. La stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali richiede pertanto un giudizio tecnico professionale complesso, in particolare in relazione alla natura dei costi da sostenere, al loro ammontare e alla tempistica degli interventi previsti.

c) Imposte anticipate

Il Gruppo fornisce in Nota al paragrafo “5. Imposte differite attive” il dettaglio delle imposte anticipate del periodo e la loro consistenza patrimoniale. La recuperabilità delle imposte anticipate si basa sulla previsione di imponibili fiscali così come desunti dalle previsioni economico-finanziarie del Gruppo.

d) Fair value degli investimenti immobiliari

Il Gruppo contabilizza i propri investimenti immobiliari al costo. Tale valore è mantenuto fintanto che approssima il *fair value* degli investimenti immobiliari data la particolare natura degli stessi (assenza di un mercato attivo comparabile).

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

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

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

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

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2023
	Aviation	Non Aviation	Altro	
Ricavi	90.792	54.272	0	145.064
Costi	(79.327)	(21.655)	0	(100.982)
Margine Operativo Lordo	11.465	32.617	0	44.082
Ammortamenti e svalutazioni	(8.060)	(3.652)	0	(11.712)
Accantonamenti	(4.555)	(2.031)	0	(6.586)
Risultato operativo	(1.150)	26.934	0	25.784
Proventi finanziari	0	0	840	840
Oneri finanziari	0	0	(3.202)	(3.202)
Risultato ante imposte	(1.150)	26.934	(2.362)	23.422
Imposte dell'esercizio	0	0	(6.716)	(6.716)
Utile (perdita) d'esercizio	(1.150)	26.934	(9.078)	16.706
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	16.706

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022 Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022 Non Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022 Altro	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2022
Ricavi	69.935	43.483	21.137	134.555
Costi	(64.461)	(15.266)	0	(79.727)
Margine Operativo Lordo	5.474	28.217	21.137	54.828
Ammortamenti e svalutazioni	(7.299)	(6.625)	0	(13.924)
Accantonamenti	(4.370)	(573)	0	(4.943)
Risultato operativo	(6.195)	21.019	21.137	35.961
Proventi finanziari	0	0	1.427	1.427
Oneri finanziari	0	0	(1.471)	(1.471)
Risultato ante imposte	(6.195)	21.019	21.093	35.917
Imposte dell'esercizio	0	0	(4.808)	(4.808)
Utile (perdita) d'esercizio	(6.195)	21.019	16.285	31.109
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	31.109

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023 Aviation	al 31.12.2023 Non Aviation	al 31.12.2023 Altro	Consolidato al 31.12.2023
Attività non correnti	200.972	37.931	23.011	261.914
Attività immateriali	196.938	29.258	0	226.196
Diritti di concessione	196.139	28.577	0	224.716
Altre attività immateriali	799	681	0	1.480
Attività materiali	3.962	8.662	0	12.624
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3.962	7.045	0	11.007
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	72	11	23.011	23.094
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	16.032	16.032
Imposte differite attive	0	0	6.831	6.831
Altre attività non correnti	72	11	104	187
Attività correnti	17.985	7.410	50.773	76.168
Rimanenze di magazzino	444	434	0	878
Crediti commerciali	12.521	6.551	0	19.072
Altre attività correnti	5.020	425	1.437	6.882
Attività finanziarie correnti	0	0	5.002	5.002
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	44.334	44.334
Totale attività	218.957	45.341	73.784	338.082

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022 Aviation	al 31.12.2022 Non Aviation	al 31.12.2022 Altro	Consolidato al 31.12.2022
Attività non correnti	185.291	35.158	23.789	244.238
Attività immateriali	181.186	26.202	0	207.388
Diritti di concessione	180.362	25.635	0	205.997
Altre attività immateriali	824	567	0	1.391
Attività materiali	4.034	8.945	0	12.979
Terreni, immobili, impianti e macchinari	4.034	7.328	0	11.362
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	71	11	23.789	23.871
Partecipazioni	0	0	119	119
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	13.489	13.489
Imposte differite attive	0	0	10.002	10.002
Altre attività non correnti	71	11	179	261
Attività correnti	11.111	6.263	74.298	91.672
Rimanenze di magazzino	411	501	0	912
Crediti commerciali	7.301	5.371	0	12.672
Altre attività correnti	3.399	391	1.372	5.162
Attività finanziarie correnti	0	0	45.058	45.058
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	27.868	27.868
Totale attività	196.402	41.421	98.087	335.910

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 per la predisposizione dei dati della rendicontazione analitica/regolatoria delle società di gestione aeroportuale.

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. Ai fini della contabilità regolatoria gli incentivi vengono, invece, allocati alla SBU *Non Aviation* in linea con quanto previsto dalle linee guida ART sulla contabilità regolatoria di cui alla delibera n. 38 del 9 marzo 2023.

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

ATTIVITÀ

1. Attività Immateriali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Diritti di concessione	224.716	205.997	18.719
Software, licenze e diritti simili	861	765	96
Altre attività immateriali	40	45	(5)
Altre attività immateriali in corso	579	581	(2)
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	226.196	207.388	18.808

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività immateriali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 con relativo confronto con l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 per singola categoria di attività immateriale.

in migliaia di euro	31.12.2022			Movimentazione del periodo				al 31.12.2023		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/ Svalutazioni	Decreimento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	268.669	(62.672)	205.997	27.079	(8.307)	(72)	19	295.676	(70.960)	224.716
Software, licenze e diritti simili	15.549	(14.784)	765	782	(687)	0	1	16.331	(15.470)	861
Altre attività immateriali	250	(205)	45	0	(5)	0	0	250	(210)	40
Certificati Energetici	0	0	0	50	0	(50)	0	0	0	0
Altre attività immateriali in corso	581	0	581	(2)	0	0	0	579	0	579
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	285.049	(77.661)	207.388	27.909	(8.999)	(122)	20	312.836	(86.640)	226.196

Al 31 dicembre 2023, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 27,1 milioni di Euro al lordo degli ammortamenti di periodo (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) e al netto del Terminal Value su tali *asset* ovvero del valore di subentro ex art.703 del cod. nav. iscritto alla voce “4. Altre attività finanziarie non correnti” al valore rivalutato al termine della concessione e attualizzato al 31 dicembre 2023 per 3,2 milioni di Euro di cui 2,2 milioni di incremento dell’esercizio in esame.

La crescita dei Diritti di concessione è principalmente dovuta a:

- la realizzazione di un nuovo piazzale di sosta per aeromobili per aviazione commerciale. Trattasi dei lavori di ampliamento del piazzale Apron 3, parzialmente entrato in esercizio nel terzo trimestre 2023, di collegamento con il piazzale dedicato all’Aviazione Generale (Apron 4) e della riqualifica dell’Apron 1. Al 31 dicembre 2023 quest’ultimo intervento e ulteriori investimenti collegati all’Apron 3 quali l’installazione di nuovi AVL (Aiuti Visivi Luminosi) e la realizzazione di un nuovo impianto carburante per i voli dell’Aviazione Generale, sono iscritti nei Diritti di concessione in corso di realizzazione;
- il pagamento delle indennità di esproprio per la realizzazione di una fascia boscata a nord dell’aeroporto quale opera di compensazione ambientale, comprensiva di un percorso ciclabile fruibile dalla collettività, di estensione pari a 40 ettari;
- la rifunzionalizzazione dell’area cargo;
- la riconfigurazione del curbside del primo piano del Terminal;
- la realizzazione di un nuovo impianto di laminazione delle acque di dilavamento dell’aeroporto, in sostituzione del bacino esistente denominato “Cava Olmi”;
- l’adeguamento del sistema di evacuazione fumi e calore del Terminal;

oltre ad altri investimenti per il cui approfondimento si rimanda al paragrafo Investimenti della Relazione sulla gestione.

L’importo comprende, infine, anticipazioni lavori per complessivi 1,3 milioni di Euro relativi alla riconfigurazione della sala partenze e dell’area security.

L’ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 8,3 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione.

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento, al lordo degli ammortamenti di periodo, di 0,8 milioni di Euro che riguarda principalmente gli investimenti per lo sviluppo e l’implementazione di una piattaforma API - Application Programming Interface legata al Piano Innovazione e del Datawarehouse/Business Intelligence.

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

Il Capitale Investito Netto principalmente composto dai Diritti di Concessione è sottoposto a *impairment test* almeno una volta l’anno in corrispondenza dell’approvazione del bilancio e anche periodicamente al verificarsi di indicatori interni ed esterni di riduzione del valore di tali attività al fine di valutare l’esistenza di eventuali perdite durevoli di valore.

Relativamente all’annualità 2023 il Gruppo ha aggiornato il test di *impairment* al fine di valutare l’esistenza di eventuali perdite durevoli di valore con riferimento al Capitale Investito Netto, principalmente composto dai Diritti di Concessione che al 31 dicembre 2023 sono pari a 225 milioni di Euro (corrispondente al 66,47% sul totale attività).

Il test, così come definito dallo IAS 36, avviene confrontando il valore contabile (*carrying value*) dell'attività o del gruppo di attività componenti l'unità generatrice di flussi finanziari (C.G.U.) con il valore recuperabile della stessa, dato dal valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dal gruppo di attività componenti la C.G.U. (valore d'uso).

Ai fini dell'esecuzione del test di *impairment* il Gruppo ha determinato un'unica CGU coincidente con il Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.. La metodologia e le assunzioni relative al test di *impairment* sono state approvate dal Consiglio di Amministrazione del 6 marzo 2024.

Per l'elaborazione del test sono state utilizzate delle previsioni economico-finanziarie esplicite per il periodo 2024-2046 che includono, nelle previsioni economico-finanziarie relative al 2046, il “Terminal Value” quale flusso di cassa previsto ai sensi dello IAS 36 par.39 lett c) per la dismissione delle attività al termine della concessione cui il Gruppo ha diritto su base normativa (art.703 del Codice della Navigazione).

Il metodo utilizzato si basa sul presupposto che il valore del capitale economico di un'azienda ad una certa data, nel presente caso il 31 dicembre 2023, sia rappresentato dalla somma algebrica dei seguenti elementi:

- valore “operativo”, pari al valore attuale dei flussi di cassa prodotti dalla gestione operativa dell'azienda in un arco di tempo definito compreso il flusso di cassa attualizzato del credito da Terminal Value stimato al termine della concessione (periodo di proiezione esplicita nel presente caso esso coincide con la fine della concessione aeroportuale prevista per il 2046);
- valore delle attività accessorie non strategiche o strumentali alla data di riferimento. Si precisa che non vi sono attività accessorie non strategiche o non strumentali incluse nelle proiezioni.

Si sintetizzano nel seguito le principali assunzioni alla base delle previsioni economico-finanziarie 2024-2046 finalizzate al test di *impairment*:

- relativamente al traffico passeggeri il 2024 è stato stimato sulla base della programmazione dei voli disponibile. Fino al 2028 sono state stimate variazioni annue contenute, tenuto conto dei lavori che interesseranno il terminal nei prossimi anni, mentre nel medio-lungo termine le stime del traffico passeggeri risultano leggermente più prudenti rispetto alla crescita del traffico prevista dai principali studi di settore e tengono conto degli effetti degli investimenti realizzati dalla Società per ampliare ulteriormente la capacità infrastrutturale;

- i ricavi aeronautici alla base del calcolo dei flussi di cassa ai fini dell'*impairment* test sono stati calcolati a partire dai volumi di traffico stimati e dalle tariffe 2024-2026 corrispondenti alla dinamica tariffaria stimata sulla base di un aggiornamento degli investimenti previsti nel Contratto di Programma 2023-2026, con assunzioni sul quadro regolatorio dei periodi successivi.

- per i ricavi Non Aeronautici e gli Altri Ricavi sono state effettuate stime di crescita sulla base dell'andamento del traffico, dei trend storici e dell'andamento degli spazi commerciali a disposizione dei i passeggeri.

I flussi di cassa di natura operativa sono stati attualizzati mediante l'utilizzo del UDCF (*Unlevered Discounted Cash Flow*) ad un tasso pari alla media ponderata del costo del debito e dei mezzi propri (WACC - *Weighted Average Cost of Capital*) determinato mediante l'applicazione del metodo del *Capital Asset Pricing Model* (“CAPM”) con:

- *Risk free rate* Italiano pari a 4,5%;
- *Equity risk premium* pari al 6,5%;
- Beta medio unlevered dei *peer* (*panel* di società aeroportuali quotate) pari a 0,46.

Il costo del capitale di terzi è stato calcolato come media ponderata del costo dei finanziamenti esistenti al netto dell'effetto fiscale (24%), pari all'3,59%.

L'attribuzione del peso del capitale proprio e del capitale di debito pari a rispettivamente a 64,0% e 36,0% è stata effettuato sulla base di un *gearing* medio dei *peer* settoriali pari a 56,2%.

È stato infine attribuito un premio sul rischio aggiuntivo pari a 1,0% tenuto conto dei seguenti fattori:

- grado di rischiosità insito nelle Previsioni Economico-finanziarie 2024-2046, in particolare considerazione alle previsioni relative ad un arco temporale così ampio quale il periodo 2029-2046;
- minore dimensione della Società rispetto alle società quotate del campione preso a riferimento.

Sulla base di quanto in precedenza esposto la Società ha, quindi, determinato un WACC del 7,54%.

Il test di *impairment* effettuato non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività.

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

- EBITDA margin;
- WACC;

ed analizzando gli impatti che tali variazioni potrebbero avere in relazione al differenziale con il valore del Capitale Investito Netto ("CIN") e con la voce Attività Immateriali.

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

Il valore dell'EBITDA *margin* dell'arco piano utilizzato per il test di impairment che, a parità di ogni altra condizione, rende il valore della CGU pari al valore contabile del Capitale Investito Netto è inferiore a quello utilizzato nel test di *impairment* del 15% circa.

Il valore del WACC che, a parità di ogni altra condizione, rende il valore della CGU pari al valore contabile del Capitale Investito Netto è 9,62%.

Al fine accertarsi di disporre di una mappatura aggiornata dei possibili elementi di aleatorietà da considerare nell'ambito del test di impairment, il Gruppo ha poi valutato con particolare attenzione sia i fattori di rischio attenzionati da ESMA nelle *European Common Enforcement Priorities* del 25 ottobre 2023, ovvero quelli afferenti al cambiamento climatico ed al contesto macroeconomico, che quelli oggetto di un crescente livello di attenzione da parte del Gruppo, a partire dal tema più dettagliatamente descritto al paragrafo "Restrizioni operative ed altri rischi conseguenti al superamento dei limiti di zonizzazione acustica aeroportuale" della Relazione sulla Gestione, cui si rimanda.

In merito il Gruppo ha sviluppato le seguenti considerazioni:

- con riferimento ai rischi connessi al *climate change*, alcuni rilevanti interventi di compensazione ambientale di mitigazione del cambiamento climatico sono già presenti nelle previsioni utilizzate alla base dell'impairment test o in specifiche *sensitivity*, che già includono sia le opere di compensazione ambientale legate al decreto Via del Masterplan aeroportuale 2016-2030 (si veda il paragrafo 7. *PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE* della Relazione sulla Gestione) che i possibili effetti di una progressiva erosione del traffico aereo a corto raggio; gli ulteriori investimenti che ne dovessero derivare, oggetto di un'analisi di vulnerabilità attualmente in corso, meglio descritta in Relazione sulla Gestione, cui si rimanda, dovrebbero in ogni caso trovare adeguata copertura nella dinamica tariffaria;
- con riferimento ai rischi connessi al contesto macroeconomico, che per il Gruppo si possono declinare prevalentemente nei rischi di variabilità dei tassi di inflazione e dei connessi tassi di interesse, le previsioni utilizzate ai fini dell'impairment test utilizzano tassi di sconto che già riflettono le più aggiornate stime sul futuro andamento dei tassi e volumi di traffico che, ispirandosi ai più recenti studi di mercato, già "catturano" i prevedibili impatti dell'inflazione sul potere di acquisto dei viaggiatori; malgrado ciò si è ritenuto opportuno effettuare le *sensitivity* sopra descritte su WACC e EBITDA Margin, che sono ritenute in grado di coprire in modo adeguato possibili impatti negativi su queste variabili;
- con riferimento, infine ai rischi connessi alla rilevazione di alcuni superamenti dei limiti acustici previsti dalle mappe di zonizzazione acustica aeroportuale e, più in generale, ai rischi correlati al tema "rumore", il Gruppo ha incluso nei flussi utilizzati alla base dell'impairment test il costo stimato relativo all'impegno assunto su base volontaria a definire un fondo pluriennale che integri il gettito IRESA finalizzato a interventi di insonorizzazione degli edifici residenziali maggiormente esposti; in questo ambito si precisa che, così come previsto dalle norme comunitarie in merito, sussistono diverse manovre correttive alternative che potranno essere attivate prima di dover ricorrere a restrizioni al traffico aereo, mentre gli ulteriori investimenti che dovessero derivare dal piano di risanamento acustico da concordare con tutti gli stakeholders rilevanti, sulla base di quanto prescritto dalle normative vigenti, pur non essendo ad oggi attendibilmente determinabili, dovrebbero trovare adeguata copertura nella dinamica tariffaria.

Più in generale l'headroom sopra evidenziato, pur nel contesto di incertezza tipico di un esercizio condotto su un orizzonte temporale così ampio come quello del periodo concessorio, dovrebbe altresì consentire di far fronte anche ad andamenti peggiorativi rispetto alle previsioni di alcune delle assunzioni più critiche del modello, tra cui:

- i futuri livelli tariffari, a loro volta dipendenti (i) dalla variazione dei modelli sottostanti; (ii) dalla dialettica con le autorità di settore e con l'utenza, in sede di definizione della dinamica tariffaria e (iii) ai rapporti commerciali con i principali vettori, oggetto di rinegoziazione periodica;
- la significativa crescita dei volumi di traffico attesa da tutti gli studi di settore, pur in un contesto caratterizzato da incertezze connesse al progressivo incremento delle tariffe, ai limiti di zonizzazione acustica, alle problematiche legate all'operatività aeroportuale, alla supply chain e alle difficoltà nella gestione della capacity (specialmente per i network carriers);
- l'adeguatezza dell'infrastruttura aeroportuale rispetto ai tassi di crescita attesi.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.077	3.232	(155)
Macchinari, attrezzature e impianti	1.756	1.877	(121)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.955	1.663	292
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	911	809	102
Investimenti Immobiliari	1.617	1.617	0
<i>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI</i>	<i>12.079</i>	<i>11.961</i>	<i>118</i>
Terreni in leasing	254	560	(306)
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in leasing	0	0	0
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	161	262	(101)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	130	196	(66)
<i>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING</i>	<i>545</i>	<i>1.018</i>	<i>(473)</i>
<i>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO</i>	<i>12.624</i>	<i>12.979</i>	<i>(355)</i>

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività materiali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 con relativo confronto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 per singola categoria di attività materiale.

in migliaia di euro	31.12.2022			Movimentazione del periodo					al 31.12.2023		
	Costo storico	Fondo		Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/ Svalutazioni/ Fondo		Costo storico	Fondo		Valore di Bilancio
		Ammortamento /Fondo	Valore di Bilancio			Decremento	Riclassificazioni		Costo storico	Ammortamento /Fondo	
svalutazione (*)									svalutazione (*)		
Terreni	2.763	0	2.763	0	0	0	0	0	2.763	0	2.763
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	9.006	(5.774)	3.232	337	(300)	(199)	7	9.144	(6.067)	3.077	
Macchinari, attrezzature e impianti	16.256	(14.379)	1.877	506	(624)	(309)	306	16.453	(14.697)	1.756	
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	11.412	(9.749)	1.663	905	(608)	(160)	155	12.157	(10.202)	1.955	
Immobilizzazioni materiali in corso	809	0	809	541	0	(439)	0	911	0	911	
Investimenti Immobiliari	4.732	(3.115)	1.617	0	0	0	0	4.732	(3.115)	1.617	
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	44.978	(33.017)	11.961	2.289	(1.532)	(1.107)	468	46.160	(34.081)	12.079	
Terreni in leasing	1.902	(1.342)	560	11	(345)	28	0	1.941	(1.687)	254	
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in Leasing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	473	(211)	262	17	(117)	0	(1)	490	(329)	161	
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	460	(264)	196	25	(92)	1	0	486	(356)	130	
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	2.835	(1.817)	1.018	53	(554)	29	(1)	2.917	(2.372)	545	
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	47.813	(34.834)	12.979	2.342	(2.086)	(1.078)	467	49.077	(36.453)	12.624	

(*) il Fondo svalutazione è relativo alla sola voce Investimenti Immobiliari

Al 31 dicembre 2023 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 2,3 milioni di Euro e riguarda prevalentemente l'acquisto di:

- ✓ macchina radiogena per i controlli di sicurezza;
- ✓ mezzi per le attività di manovra in piazzale;
- ✓ trattore per lo sfalcio erba in air side;
- ✓ rinnovo parziale del parco mezzi con veicoli elettrici;
- ✓ struttura per l'accodamento dei passeggeri;
- ✓ attrezzature per il magazzinaggio nel terminal Cargo

oltre a computer, hardware e attrezzatura 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 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 31 dicembre 2023 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 del compendio immobiliare di proprietà del Gruppo destinato alla realizzazione di investimenti immobiliari. Tale investimento è stato iscritto inizialmente al costo di acquisto, valutato successivamente al *fair value*, aggiornato periodicamente mediante valutazioni commissionate dalla Capogruppo.

Nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2022 sulla base della valutazione affidata ad un perito esterno a supporto della valorizzazione al *fair value*, il valore di tale compendio immobiliare è stato svalutato. Alla data di redazione del presente bilancio si conferma la suddetta valutazione non essendo stati riscontrati indicatori di *impairment*.

3. Partecipazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Altre Partecipazioni al 31 dicembre 2023 a confronto con i dati al 31 dicembre 2022:

in migliaia di euro	al 31.12.2022	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 31.12.2023
Altre partecipazioni	119	0	0	(75)	44
TOTALE PARTECIPAZIONI	119	0	0	(75)	44

In data 10 novembre u.s. la Capogruppo 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. La partecipazione è stata integralmente svalutata al 31 dicembre 2023 per effetto delle perdite rilevate dalla società al 30 novembre 2023 con conseguente provvedimento, ai sensi dell'art.2447 del Codice Civile, di azzeramento del Capitale Sociale e contestuale aumento dello stesso a 100 mila Euro, come deliberato dall'Assemblea dei Soci di UrbanV del 30 gennaio 2024.

L'operazione di ricapitalizzazione, oltre all'aumento di Capitale Sociale a pagamento per 100 mila Euro, prevede un prezzo di sottoscrizione complessivo per 4 milioni di Euro da destinare a nominale per 100 mila Euro ed a riserva sovrapprezzo per 3,9 milioni di Euro, inscindibile per 50 mila Euro con ulteriore conseguente ripianamento integrale delle perdite e scindibile per l'ulteriore importo di 50 mila Euro. Adb ha aderito all'operazione con un versamento di 200 mila Euro nel mese di febbraio 2024 di cui 5 mila Euro a Capitale Sociale e 195 mila Euro a Riserva Sovrapprezzo emissioni azioni.

La composizione della voce in esame è quindi la seguente:

in migliaia di euro	Quota	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
UrbanV Spa	5%	0	75	(75)
Bologna Welcome Srl	10%	41	41	0
Consorzio Energia Fiera District	14,3%	3	3	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		44	119	(75)

La Capogruppo, infine, fa parte della rete di imprese "Comunità Aziende Pari Opportunità" (CAPOD) insieme ad altre importanti aziende del territorio per collaborare, scambiare informazioni o prestazioni al fine di accrescere, individualmente e collettivamente, la propria capacità innovativa e la propria competitività sul mercato nazionale ed internazionale. La quota di partecipazione al fondo patrimoniale comune è di 1.500 Euro per ciascuna azienda aderente.

4. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2022	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi / Riclassifiche	Svalutazioni	al 31.12.2023
Credito da Terminal Value	1.553	2.523	0	0	4.076
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Altre attività finanziarie	1.063	20	0	0	1.083
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	13.489	2.543	0	0	16.032

Al 31 dicembre 2023 la voce "Altre attività finanziarie non correnti" è formata da:

- 4,1 milioni di Euro dal credito da Terminal Value sugli investimenti in diritti di concessione e sugli interventi a fondo di rinnovo sulle 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 e per gli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, il gestore aeroportuale riceverà dal subentrante, alla scadenza della concessione, un importo, pari al valore residuo a tale data dell'investimento stesso calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria.

- 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 della Società sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita dell'attività finanziaria. Ai sensi del principio contabile IFRS 9, trattandosi di strumento partecipativo di capitale, l'attività finanziaria è valutata al fair value through profit or loss. Nel caso di specie, considerata la difficoltà di misurazione del fair value di tale Strumento Finanziario Partecipativo, le valutazioni successive di tale SFP avvengono al costo quale miglior stima di fair value; in ragione dell'ampio range di valori che può assumere il fair value dello strumento nell'ambito di una valutazione basata sul valore attuale dei flussi finanziari attesi in un periodo molto ampio quale quello della concessione aeroportuale, tale analisi è utilizzata solo al fine di identificare possibili perdite di valore. Relativamente alla valutazione dello Strumento Finanziario Partecipativo al 31 dicembre 2023 non è stata apportata nessuna variazione in quanto i risultati comunicati dalla concessionaria in termini di numero di passeggeri e di ricavi per biglietti venduti sono positivi e superiori alle previsioni del piano economico-finanziario. Considerato, in ogni caso, che il volume di passeggeri del People Mover è correlato al volume di passeggeri dell'aeroporto, è stata effettuata un'analisi in merito alla recuperabilità dello strumento finanziario partecipativo in Marconi Express in coerenza con le sensitivity effettuate dal Gruppo per la verifica della recuperabilità del valore dei Diritti di Concessione (rif. nota 1). Sulla base di questi elementi il Gruppo ritiene che non vi siano evidenze di indicatori di impairment loss da rilevare sul valore dello strumento partecipativo al 31 dicembre 2023;

- 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 l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 31.12.2023
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	10.002	1.940	(5.111)	6.831

Le principali differenze temporanee su cui sono iscritte le imposte anticipate sono dettagliate nella tabella che segue.

In particolare:

- la voce "Altri costi a deducibilità IRES differita" include principalmente i costi di manutenzione di cui all'art. 107 del TUIR, deducibili in esercizi successivi;
- la voce "Accantonamenti a fiscali differita" include principalmente fondi per contenziosi e oneri futuri deducibili in esercizi successivi;
- la voce "Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali" la quota del fondo non dedotta, oltre alla quota deducibile in esercizi successivi.

Il decremento registrato nell'esercizio in chiusura è ascrivibile principalmente all'utilizzo, in deduzione del reddito realizzato nel periodo, dell'intera perdita fiscale residua pregressa relativa alle annualità 2020 e 2021.

La recuperabilità delle imposte anticipate si basa sulla previsione di imponibili fiscali così come desunti dalle previsioni economico-finanziarie 2024-2028 approvate dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo del 6 marzo 2024 ed è quindi attendibilmente imputabile alle previsioni sottese derivanti dalle più aggiornate proiezioni economiche della Società.

Ires	Imponibile				Imposta			
	in migliaia di euro	al 31.12.2022	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Incrementi	Utilizzi
1) Altri costi a deducibilità IRES differita	6.380	3.242	(1.968)	7.654	1.531	779	(472)	1.838
2) Fondo svalutazione crediti	2.352	107	(754)	1.705	565	25	(181)	409
3) Accantonamenti IRES a fiscalità differita	1.244	3.519	(40)	4.723	297	845	(9)	1.133
4) Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	11.729	18	(681)	11.066	2.813	5	(164)	2.654
5) Ammort. Diritti di concessione da Accordo ENAC - ENAV	167	0	(13)	154	41	0	(3)	38
6) Attualizzazione fondo TFR+ altri costi personale	195	87	(60)	222	50	21	(14)	57
7) Ammort. Costi di impianto e ampliamento	11	0	(2)	9	3	0	(1)	2
8) Eccedenza ACE pregressa	0	0	0	0	0	0	0	0
9) Perdite fiscali recuperabili	17.151	0	(17.151)	0	4.117	0	(4.117)	0
Totale Ires	39.229	6.973	(20.669)	25.533	9.417	1.675	(4.961)	6.131

Irap	Imponibile				Imposta			
	in migliaia di euro	al 31.12.2022	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Incrementi	Utilizzi
Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	65	1.908	(31)	1.942	3	80	(1)	82
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	13.158	4.344	(3.195)	14.307	552	182	(134)	600
Ammortamento costi impianto ampliamento FTA	11	0	(2)	9	1	0	0	1
Ammort. Diritti di concessione Accordo ENAC - ENAV	95	0	(13)	82	4	0	(1)	3
Attualizzazione altri costi personale a Lungo Termine	208	84	(60)	232	9	3	(2)	10
Totale Irap	13.537	6.336	(3.301)	16.572	569	265	(138)	696

Nella tabella seguente, infine, vengono riportati i crediti d'imposta per la fruizione dei benefici fiscali in relazione agli interventi di riqualifica energetica ed i relativi utilizzi dell'esercizio.

Altri <i>in migliaia di euro</i>	Credito d'Imposta			
	al 31.12.2022	Increm.ti	Utilizzi/Rettifiche	al 31.12.2023
Altri Crediti	16	0	(12)	4
Totale "Altri Crediti"	16	0	(12)	4
Totale imposte differite attive	10.002	1.940	(5.111)	6.831

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	42	42	0
Depositi cauzionali	95	92	3
Crediti tributari non correnti	50	127	(77)
ALTURE ATTIVITA' NON CORRENTI	187	261	(74)

La voce "crediti tributari non correnti" che accoglie la variazione più significativa di questa categoria, riguarda principalmente il credito d'imposta esigibile oltre l'esercizio successivo per:

- investimenti in beni strumentali 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;
- attività di ricerca, sviluppo, innovazione tecnologica ai sensi dell'art. 1, commi 198 - 209 della Legge 27 dicembre 2019, n. 160 successive modificazioni ed integrazioni.

Gli utilizzi dell'esercizio attengono al riassorbimento delle quote 2023 dei contributi suddetti.

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	587	524	63
Rimanenze di Prodotti finiti	291	388	(97)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	878	912	(34)

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. Il calo delle rimanenze al 31 dicembre 2023 è dovuto prevalentemente a queste ultime componenti.

8. Crediti commerciali

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

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Crediti commerciali	20.844	15.075	5.769
Fondo svalutazione	(1.772)	(2.403)	631
CREDITI COMMERCIALI	19.072	12.672	6.400

Al 31 dicembre 2023 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere, ammontano a 20,8 milioni di Euro ed evidenziano una crescita di 5,8 milioni di Euro dovuta ai maggiori volumi di traffico e del fatturato in quanto i giorni medi di incasso presentano un miglioramento passando da 52 giorni medi del 2022 a 41 giorni. Al netto delle fatture da emettere e, quindi, considerando solo le fatture emesse i giorni medi dei crediti verso clienti passano da 48 a 40 giorni medi confermando il significativo miglioramento dei tempi di incasso.

Informativa in merito ai Clienti Principali

Nell'esercizio 2023 il Gruppo ha realizzato il proprio fatturato principalmente verso i clienti esposti nella tabella di seguito a confronto con l'esercizio 2022:

2023	2022
RYANAIR DAC (*)	RYANAIR DAC
WIZZ AIR HUNGARY LTD (*)	WIZZ AIR HUNGARY LTD
HEINEMANN ITALIA SRL	HEINEMANN ITALIA SRL
BRITISH AIRWAYS PLC	SOCIETE' AIR FRANCE S.A.
EMIRATES	VECCHIA MALGA NEGOZI SRL
SOCIETE' AIR FRANCE S.A.	BRITISH AIRWAYS PLC
TURKISH AIRLINES	EMIRATES
VECCHIA MALGA NEGOZI SRL	TURKISH AIRLINES
AUTOGRIFF ITALIA SPA	LUFTHANSA LINEE AEREE GERMANICHE
LUFTHANSA LINEE AEREE GERMANICHE	VUELING AIRLINES SA

(*) Si intende il Gruppo

Al 31 dicembre 2023 sette dei primi dieci clienti per fatturato 2023 sono vettori (otto nel 2022) e tra questi nel biennio si confermano Ryanair e Wizz Air come primi clienti del Gruppo, essendo i vettori che hanno trasportato il maggior numero di passeggeri. Ai due clienti non aviation tra i primi 10 clienti anche nel 2022, Heinemann, subconcessionario dei Duty Free e Vecchia Malga, nel 2023 si aggiunge Autogrill: questi ultimi due sono subconcessionari di alcuni punti Food and Beverage del Terminal.

Si riporta di seguito una analisi per anzianità dei crediti commerciali del Gruppo, in essere al 31 dicembre 2023, confrontato con il 2022:

in migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2023
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	9.107	9.348	18.454
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	2.390	0	2.390
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	11.497	9.348	20.844

in migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	9.107	5.309	1.628	652	1.759	18.454

in migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2022
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	6.009	8.313	14.322
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	753	0	753
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	6.762	8.313	15.075

in migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	6.009	3.140	1.832	369	2.972	14.322

Dei crediti commerciali scaduti da oltre 90 giorni il 62% trova copertura nel fondo svalutazione crediti.

Come si evince dalle tabelle nell'anno in esame si registra un miglioramento dell'anzianità dei crediti; in particolare i crediti a scadere al 31 dicembre 2023 sono il 49% dei crediti complessivi contro il 42% del 31 dicembre 2022 e i crediti scaduti da oltre 90 giorni sono passati dal 21% al 10% dei crediti complessivi. Tale miglioramento è dovuto in buona parte all'incasso di posizioni creditorie verso un operatore aeroportuale la cui solvibilità era stata considerata a rischio al 31 dicembre 2022 tanto da determinare un accantonamento significativo al fondo svalutazione crediti. Viceversa al 31 dicembre 2023, l'incasso di tali partite ha consentito di rilasciare il fondo con conseguente effetto positivo sul conto economico come esposto nel seguito:

in migliaia di euro	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2023
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(2.403)	(170)	100	701	(1.772)

in migliaia di euro	al 31.12.2021	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2022
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.639)	(1.100)	312	24	(2.403)

Il fondo svalutazione crediti, oltre alla quota nominale basata sulla svalutazione operata sulle singole posizioni creditorie, è costituito anche dalle svalutazioni applicate sulla massa creditoria residuale, suddivisa in categorie di clienti e per classi di scaduto, in applicazione del metodo parametrico semplificato consentito dall'IFRS9 alle società con un portafoglio clienti diversificato e parcellizzato (*Provision Matrix*).

In sintesi, per quanto sopra gli accantonamenti del periodo ammontano a 170 mila Euro, di cui 123 mila portati a diretta riduzione dei relativi ricavi in quanto trattasi di importi fatturati nell'esercizio e ritenuti non incassabili, oltre a 701 mila Euro di rilasci per liberazione di una quota di fondo grazie ai pagamenti ricevuti da un cliente valutato precedentemente a rischio solvibilità.

Nei primi due mesi del 2024 la Capogruppo ha incassato circa il 62% dei crediti verso clienti (commerciali e relativi ad addizionale e Iresa) esposti al 31 dicembre 2023.

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Credito IVA	265	170	95
Crediti per imposte dirette	53	217	(164)
Altri crediti tributari	42	0	42
Crediti verso il personale	55	31	24
Altri crediti	6.467	4.744	1.722
ALTRÉ ATTIVITÀ CORRENTI	6.882	5.162	1.719

All'interno di questa categoria si rileva la crescita del credito IVA legato al maggiore volume di vendite e della voce "altri crediti" il cui dettaglio è esposto nella tabella seguente e il cui incremento è sostanzialmente attribuibile alla crescita dei crediti per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri.

La voce "altri crediti tributari" accoglie il credito esigibile a breve termine per investimenti su beni strumentali di cui alla L.160/2019 art., co.184 a 197 e alla L. n. 178/2020 art.1 co.1051 a 1063.

Di seguito la tabella di dettaglio degli "altri crediti":

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	5.666	3.986	1.680
Crediti per Iresa	185	200	(15)
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.337)	(1.289)	(48)
Ratei e Risconti attivi	715	790	(75)
Anticipi a fornitori	517	497	20
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	69	80	(11)
Altri crediti correnti	652	480	172
TOTALE ALTRI CREDITI	6.467	4.744	1.722

I crediti verso clienti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri evidenziano una crescita legata all'aumento di traffico passeggeri e quindi di fatturato. Un corrispondente debito è iscritto nel passivo ed è dovuto solo sull'addizionale e sull'Iresa risulta incassata dai vettori. La posta indicata come "fondo svalutazione altri crediti correnti" accoglie il fondo svalutazione dei crediti per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e per l'Iresa, ottenuto per riclassifica nell'attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell'addizionale e dell'Iresa addebitata ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale o che contestano l'addebito. Questa posta che riveste un carattere esclusivamente patrimoniale, è classificata a deconto dei rispettivi crediti per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero e si è movimentata come illustrato nella tabella seguente:

in migliaia di euro	al 31.12.2022	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2023
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(1.283)	(44)	0	0	(1.327)
Fondo svalutazione crediti per Iresa	(6)	(4)	0	0	(10)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(1.289)	(44)	0	0	(1.337)

Si ricorda, infine, che nel dicembre 2022 la Capogruppo aveva formalizzato a GH Italia Spa una istanza di rendiconto per la verifica della clausola di aggiustamento prezzo del corrispettivo di cessione della partecipazione in Marconi Handling, clausola contenuta nell'atto di vendita della partecipazione del dicembre 2012 che prevede un meccanismo di aggiustamento prezzo legato a condizioni eventualmente da realizzarsi al massimo entro il 31 dicembre 2022. Nonostante siano proseguiti le verifiche e le interlocuzioni con GH per addivenire a una puntuale determinazione del credito in adempimento di tale clausola contrattuale, permane la condizione di non ragionevole certezza del credito che ne aveva determinato la non iscrizione al 31 dicembre 2022 e che viene confermata al 31 dicembre 2023.

10. Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 31 dicembre 2023 e nella tabella successiva, la relativa movimentazione dell'esercizio.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Time deposit	5.002	45.058	(40.056)
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	5.002	45.058	(40.056)

in migliaia di euro	al 31.12.2022	Acquisizioni	Altri incrementi	Decrementi/ Cessioni	al 31.12.2023
			/riclassifiche		
Time deposit	45.058	5.000	531	(45.587)	5.002
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	45.058	5.000	531	(45.587)	5.002

Al 31 dicembre 2022 questa voce era costituita da *Time Deposit* sottoscritti dalla Capogruppo a fine 2022 con durata sei e dodici mesi. La movimentazione del periodo è dovuta all'incasso dei *Time Deposit* scaduti a giugno 2023 per 15 milioni di Euro e a dicembre 2023 per 30 milioni di Euro comprensivi del rendimento maturato. L'importo iscritto al 31 dicembre 2023 attiene a *Time Deposit* acquistati a dicembre con durata sei mesi.

11. Cassa e altre disponibilità liquide

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Depositi bancari e postali	44.304	27.839	16.465
Denaro e valori in cassa	30	29	1
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	44.334	27.868	16.466

La voce “depositi bancari e postali” è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari oltre che da *Time Deposit* del valore nominale di 9 milioni di Euro in scadenza a marzo 2024. Oltre ai conti correnti bancari la Capogruppo dispone di una linea di credito non utilizzata di 5 milioni di Euro.

Per il commento sull’andamento dei flussi di risorse liquide del periodo si rimanda al cap.3.2 della Relazione della Gestione.

Posizione Finanziaria Netta

La seguente tabella riporta la composizione della posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022, 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 l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022
A Disponibilità liquide	35.323	27.868
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	9.011	0
C Altre attività finanziarie correnti	5.002	45.058
D Liquidità (A+B+C)	49.336	72.926
E Debito finanziario corrente	(7.232)	(2.819)
F Parte corrente dell’indebitamento non corrente	(12.323)	(14.976)
G Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(19.555)	(17.795)
H Posizione finanziaria corrente netta (G - D)	29.781	55.131
I Debito finanziario non corrente	(21.284)	(47.605)
J Strumenti di debito	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(115)	(521)
L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(21.399)	(48.126)
M Totale posizione finanziaria netta (H + L)	8.382	7.005

La voce A + B è pari alla voce “cassa ed altre disponibilità liquide”; si rimanda alla nota 11 per maggiori dettagli.

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

La voce G è pari alla voce “passività finanziarie correnti”; si rimanda alla nota 17 per maggiori dettagli.

La voce L è pari alla voce “passività finanziarie non correnti”; si rimanda sempre alla nota 17 per maggiori dettagli.

Per un’analisi di dettaglio in relazione all’evoluzione della posizione finanziaria netta nel biennio 2022 – 2023, si rimanda a quanto esposto dagli amministratori nella Relazione sulla gestione.

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	98.949	67.887	31.062
Risultato dell'esercizio	16.706	31.109	(14.403)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	205.969	189.310	16.659

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2023 ammonta a Euro 90.314.162, risulta interamente versato ed è formato da n. 36.125.665 azioni ordinarie prive di valore nominale.

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

in unità di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	16.660.455	31.511.149
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	0,46	0,87
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,46	0,87

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

Si precisa che per il Gruppo AdB l'utile/(perdita) per azione base e l'utile/(perdita) per azione diluito al 31 dicembre 2023 così come al 31 dicembre 2022 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	9.673	8.179	1.494
Riserva straordinaria	85.926	57.389	28.537
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/ perdite portati a nuovo	(18.359)	(19.435)	1.076
Riserva OCI	(703)	(658)	(45)
TOTALE RISERVE	98.949	67.887	31.062

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è stata costituita quanto a:

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

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

La riserva legale e la riserva straordinaria risultano incrementate per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio 2023 di Adb e delle controllate.

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

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

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

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(922)	(862)	(60)
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	219	204	15
RISERVA OCI	(703)	(658)	(45)
di cui di terzi	0	0	0
di cui del gruppo	(703)	(658)	(45)

13. TFR e altri fondi relativi al personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del TFR e altri fondi relativi al personale al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
TFR	3.086	3.106	(20)
Altri fondi relativi al personale	231	207	24
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.317	3.313	4

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

in migliaia di euro	al 31.12.2022	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.12.2023
TFR	3.106	19	111	(205)	54	3.086
Altri fondi relativi al personale	207	121	7	(111)	6	231
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.313	140	119	(315)	60	3.317

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

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

- a) tasso di attualizzazione: 3,08% per la valutazione al 31.12.2023 e 3,63% per la valutazione al 31.12.2022;
- b) tasso di inflazione: 2% per la valutazione al 31 dicembre 2023 e 2,30% per la valutazione al 31 dicembre 2022;
- c) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato. Con riferimento all'invalidità è stata utilizzata una tavola INPS differenziata in funzione dell'età e del sesso;
- d) tasso di turnover del personale: 1%.

Come per qualsiasi valutazione attuariale, i risultati dipendono dalle basi tecniche adottate quali, tra le altre, il tasso di interesse, il tasso di inflazione e il turnover atteso. Nella tabella seguente si riporta la *sensitivity* per ciascuna ipotesi attuariale rilevante alla fine dell'esercizio, evidenziando gli effetti delle variazioni delle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili a tale data, in termini assoluti.

in migliaia di euro	Parametro valutativo					
	+1% sul tasso di turnover	-1% sul tasso di turnover	+ 0,25% sul tasso annuo di inflazione	- 0,25% sul tasso annuo di inflazione	+ 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione	- 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione
TFR	3.094	3.076	3.123	3.049	3.028	3.145

A completamento dell'informativa si riporta nel seguito la tabella con le erogazioni previste dal piano in un arco temporale di 5 anni:

Anni	Erogazioni future stimate (in migliaia di euro)
1	313
2	176
3	251
4	122
5	348

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 31 dicembre 2023 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale come disciplinato dalla Politica per la Remunerazione commentata nella Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari, cui si rimanda per maggiori approfondimenti.

La valutazione attuariale al 31 dicembre 2023 del piano di incentivazione a lungo termine e del patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale è stata effettuata con il supporto di esperti attuari con la metodologia dei "benefici maturati" in base allo IAS 19 (paragrafi 67-69) mediante il criterio "Project Unit Credit". Tale metodologia si sostanzia in valutazioni che esprimono il valore attuale medio delle obbligazioni maturate in base al servizio che il lavoratore ha prestato fino all'epoca in cui la valutazione stessa è realizzata.

I principali parametri valutativi sono stati:

- a) tasso di attualizzazione: 3,17% per la valutazione al 31.12.2023 (3,77% per la valutazione al 31.12.2022) della passività per il patto di non concorrenza pari al rendimento avente durata comparabile alla durata del collettivo dei lavoratori del settore e 3,15% per la valutazione al 31.12.2023 (3,34% per la valutazione al 31.12.2022) delle passività per l'incentivazione a lungo termine, rendimento in linea con la durata dei piani in esame;
- b) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato.
- c) frequenza dimissioni volontarie e cessazione del rapporto causa azienda: 1%;
- d) probabilità di raggiungimento degli obiettivi pari al 60-100% a seconda dei cicli.

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

in migliaia di euro	Costo del servizio
Altri fondi relativi al personale	29

14. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.12.2023
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.843	0	(53)	2.790

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. L'utilizzo dell'imponibile fiscale dell'esercizio, esclusivamente ai fini IRES è da attribuire all'assorbimento delle imposte differite sulle perdite attuariali OCI relative alla valutazione ai sensi dello IAS 19 del Fondo TFR.

Aliquota Ires 24%	Imponibile				Imposta			
	in migliaia di euro	al 31.12.2022	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Incrementi	Utilizzi
Ammortamento Diritti di concessione	9.881	380	(478)	9.783	2.370	91	(115)	2.346
Attualizzazione TFR IAS 19	239		(105)	134	86	0	(25)	61
Totale Ires	10.120	380	(583)	9.917	2.456	91	(140)	2.407

Aliquota Irap 4,2%	Imponibile				Imposta			
	in migliaia di euro	al 31.12.2022	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Incrementi	Utilizzi
Ammortamento Diritti di concessione	8.954	380	(478)	8.856	387	16	(20)	383
Totale Irap	8.954	380	(478)	8.856	387	16	(20)	383
Totale					2.843	107	(160)	2.790

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

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

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione del fondo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

in migliaia di euro	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.12.2023
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	10.541	2.286	(640)	(80)	12.107
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	2.555	2.179	(2.555)	80	2.259
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	13.096	4.465	(3.195)	0	14.366

Al 31 dicembre 2023 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo ammonta a 14,4 milioni di Euro contro 13,1 milioni al 31 dicembre 2022. La movimentazione dell'esercizio è dovuta:

- ✓ all'incremento di 4,5 milioni di Euro di cui 3,7 milioni di accantonamento e 0,7 milioni di Euro di oneri finanziari dovuti all'aggiornamento dei tassi di attualizzazione dei flussi finanziari;
- ✓ agli utilizzi (3,2 milioni di Euro) per interventi che riguardano principalmente il ripristino dello strato di usura su alcuni tratti della via di rullaggio e sui raccordi oltre ad interventi vari sugli impianti e alla riqualifica di bagni del Terminal.

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

A completamento dell'informativa richiesta si espone nella tabella seguente la *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati per l'attualizzazione del fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali al 31 dicembre 2023:

in migliaia di euro	Saldo esercizio (oneri)/ proventi finanziari	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Fondo di rinnovo infrastrutture	(733)	(804)	(713)

La curva di *discounting* utilizzata per la valutazione è comprensiva del rischio paese di riferimento. Nel caso specifico sono stati utilizzati quali dati di input i rendimenti dei titoli di Stato *zero coupon bond* con scadenza a breve, medio e lungo termine (da 3 mesi a 30 anni), rilevati dall'*information provider* Bloomberg.

16. Fondi per rischi e oneri (non corrente e corrente)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi per rischi ed oneri non correnti e correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023:

in migliaia di euro	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 31.12.2023
Fondo rischi per contenziosi in corso	1.166	1.145	(6)	2.305
Altri fondi rischi e oneri	69	1.909	(7)	1.971
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	1.235	3.054	(13)	4.276
Fondo arretrati lavoro dipendente	29	467	(29)	467
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	29	467	(29)	467
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	1.264	3.521	(42)	4.743

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 iscritto per 20,1 milioni di Euro al 31 dicembre 2023 (per maggiori informazioni si rimanda al capitolo Contenziosi della Relazione sulla Gestione). Il rilevante accantonamento dell’esercizio è dovuto all’aumento del tasso di interesse legale con cui viene calcolata tale stima.

Il fondo rischi per contenziosi in corso include inoltre la stima della passività per possibili contenziosi con dipendenti e con appaltatori di lavori sul sedime aeroportuale e la stima dei rischi di revocatoria su clienti falliti nei passati esercizi, ad eccezione del fallimento Alitalia, per cui si rimanda al paragrafo successivo.

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.

L’incremento della voce “altri fondi rischi e oneri” è dovuto da un lato alla miglior stima effettuata dalla Direzione Aziendale dell’impegno assunto dal vertice della Società a istituire un fondo pluriennale a supporto di interventi di insonorizzazione degli edifici residenziali maggiormente esposti all’impatto acustico delle operazioni aeroportuali. Come noto e come esposto nella Relazione sulla Gestione cui si rimanda, nel 2023 sono state applicate alcune misure per diminuire l’impatto acustico dei voli prevalentemente negli orari notturni e sulla città di Bologna. Nel quadro di queste iniziative si colloca anche l’impegno pubblico di cui al fondo oneri futuri in oggetto il cui importo, da considerarsi ad integrazione degli incassi della tassa di scopo “IRESA” sarà definito nella sua misura finale ed erogato in base a successive analisi ed intese con gli Enti pubblici territoriali. Con riferimento all’esercizio in esame la Società ha provveduto ad imputare in bilancio una passività stimata di circa 100 mila Euro.

Sempre alla voce “altri fondi rischi e oneri” è stato imputato l’accantonamento di 1,8 milioni di Euro volto alla copertura degli oneri di bonifica di un terreno adibito a parcheggio aeroportuale nel quale, a seguito di indagini tecniche giudiziarie volte a individuare le cause di ammaloramenti evidenziati in superficie nell’ambito di un contenzioso civile con l’appaltatore che ha realizzato il parcheggio, è stata riscontrata la presenza di materiali che devono essere rimossi in quanto potenzialmente dannosi per l’ambiente. La Società si è quindi impegnata ad effettuare un intervento di messa in sicurezza permanente dell’area da realizzarsi con tempi e costi che saranno oggetto di approvazione in una prossima Conferenza di Servizi ed il cui importo di stima è stato appunto accantonato nel fondo oneri futuri in oggetto.

I fondi correnti, infine, accolgono il fondo arretrati lavoro dipendente e, in particolare, la stima della parte economica del rinnovo del CCNL dei Gestori Aeroportuali scaduto il 31 dicembre 2022. Sempre in questa voce, l’utilizzo del fondo arretrati lavoro dipendente attiene alla movimentazione della controllata FFM il cui rinnovo contrattuale (CCNL handler) è avvenuto il 25 ottobre 2023.

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 dichiarando la non debenza dell’IVA, di esclusivo onere dell’importatore diretto. È stato, dunque, proposto nel novembre 2022 appello alla CTR Emilia-Romagna.

Relativamente a questo contenzioso, è stata emessa una garanzia per 5,8 milioni di Euro da primario istituto a favore dell’Agenzia delle Dogane su richiesta di FFM, per il provvedimento sospensivo dei verbali di accertamento notificati alla controllata, con co-obbligazione da parte di AdB. A tale fideiussione ne è stata aggiunta, a inizio 2023 una supplementare del valore di 278 mila Euro per ottenere la sospensione dell’esecutività dei verbali di accertamento oggetto dell’impugnazione, a seguito della loro parziale revisione in aumento sulla scorta di una procedura suppletiva dell’Ufficio delle Dogane.

La società sulla scorta del parere dei legali incaricati, valutato il dossier documentale inerente alla posizione, la giurisprudenza in materia e la recente sentenza di primo grado, conferma di ritenere possibile ma non probabile la soccombenza.

In relazione, infine, alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia la Società ha ricevuto, a 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. In ogni caso, il contenzioso non si definirà prima della fine dell’anno 2024.

17. Passività finanziarie non correnti e correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti e correnti al 31 dicembre 2023 confrontate con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Mutui - parte non corrente	21.284	47.605	(26.321)
Passività finanziarie non correnti per leasing	115	521	(406)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	21.399	48.126	(26.727)
Mutui – parte corrente	12.323	14.976	(2.653)
Passività finanziarie correnti per leasing	454	540	(86)
Debiti per addizionale diritti d’imbarco e Iresa	6.742	2.254	4.488
Altri debiti finanziari correnti	36	25	11
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	19.555	17.795	1.760
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	40.954	65.921	(24.967)

Le passività finanziarie al 31 dicembre 2023 ammontano a 40,9 milioni di Euro contro 65,9 milioni di Euro al 31 dicembre 2022 grazie, principalmente, ad alcune operazioni finanziarie che la Capogruppo ha finalizzato nel mese di settembre 2023 per ottimizzare la struttura finanziaria e migliorare il profilo di scadenze del debito.

Le operazioni consistono:

- nella sottoscrizione di un finanziamento per 15 milioni di Euro accordato da Crèdit Agricole Italia. Trattasi di un finanziamento ESG KPI *Linked Loan* che prevede un bonus sullo spread definito contrattualmente al raggiungimento di tre KPI ESG. In particolare, sono stati condivisi impegni di progressiva riduzione dell'intensità di emissione di gas clima-alteranti, in abbinamento con una crescente auto-produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili. I *covenant* finanziari risultano allineati a quanto definito nel contratto di finanziamento sottoscritto con la Banca Europea per gli Investimenti. Tale operazione di finanziamento, strutturata con una durata di 60 mesi, è finalizzata in gran parte a sostenere il piano industriale della Capogruppo;
- nel rimborso integrale anticipato volontario effettuato a fine settembre del finanziamento sottoscritto nel luglio 2020 con Intesa Sanpaolo Spa per un importo di 33,9 milioni di Euro con garanzia SACE con l'obiettivo di contenere gli oneri finanziari che, oltre all'aumento dei tassi di interesse, avrebbe visto l'aumento della commissione della garanzia SACE al 2%. La durata residua del finanziamento oggetto di rimborso anticipato volontario sarebbe stata di ulteriori 3 anni.

In esito alle operazioni suddette e al pagamento delle rate dei mutui in scadenza nel periodo per 10,1 milioni di Euro, la passività complessiva per mutui al 31 dicembre ammonta a 33,6 milioni di Euro contro 62,6 milioni al 31 dicembre 2022.

La voce "mutui" è costituita da:

- 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 è classificato per 9,4 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti e per 6,2 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui parte corrente. Nel 2023 sono state rimborsate rate per 6,3 milioni di Euro;
- mutuo decennale con scadenza dicembre 2024, in essere al 31 dicembre 2023 per 2,6 milioni di Euro erogato da Intesa Sanpaolo Spa, finalizzato alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali e classificato tra i mutui correnti. Nel 2023 le rate rimborsate ammontano a 2,6 milioni di Euro;
- mutuo quinquennale con scadenza settembre 2028 erogato da Credit Agricole Italia per 15 milioni di Euro. Tale finanziamento è classificato per 11,2 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente e per 3 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui – parte corrente. Nel 2023 è stata rimborsata una rata da 0,7 milioni di Euro;
- mutuo quindicennale con scadenza 2026 per un residuo complessivo al 31 dicembre 2023 di 1,2 milioni di Euro, erogato dal Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana) a sostegno dei costi di realizzazione del Terminal Aviazione Generale. Tale debito è classificato per 0,7 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente, e per 0,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi dodici mesi, tra i mutui – parte corrente. Nel 2023 sono state rimborsate le rate in scadenza per 0,5 milioni di Euro;

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 31 dicembre 2023 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, che sarà 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:

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Mutui - parte non corrente	21.284	47.605	(26.321)
Mutui - parte corrente	12.323	14.976	(2.653)
TOTALE MUTUI	33.607	62.581	(28.974)

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 31 dicembre 2023:

Istituto Finanziario erogante	Debito	Tasso di interesse applicato	Rate	Scadenza	Covenant
Intesa San Paolo S.p.A.	Mutuo	Tasso fisso del 3%	Semestrali	2024	PFN/EBITDA PFN/PN
Unicredit Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso fisso del 0,77%	Trimestrali	2026	PFN/EBITDA PFN/PN
Credit Agricole Italia	ESG KPI Linked Loan	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 1,15%	Trimestrali	2028	Si
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 0,9%	Trimestrali	2026	No

Relativamente al finanziamento Unicredit con garanzia Sace acceso nel 2020, al costo nominale annuo presente nella tabella suesposta, si aggiunge il costo della garanzia SACE che in questo terzo anno di finanziamento ammonta all'1% e salirà al 2% dal quarto al sesto anno della quota di debito garantito, pari al 90% del finanziamento residuo.

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

Con riferimento alle clausole di cross default presenti nei contratti di finanziamento del Gruppo, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 31 dicembre 2023 il Gruppo non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di cross default da parte dei propri finanziatori in quanto è adempiente rispetto agli impegni contrattuali in essere. Sulla base dei dati consuntivi al 31 dicembre 2023 si conferma il rispetto dei covenant finanziari.

Si riporta di seguito una *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati ai mutui a tasso variabile in essere al 31 dicembre 2023.

			in migliaia di Euro			
Istituto Finanziario erogante	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	Saldo 31.12.2023	Saldo esercizio interessi	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 0,9	1.206	54	4	(-1)
Intesa San Paolo Spa garanzia Sace	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 1,29%	0	1.087	128	-26)
Credit Agricole	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 1,15%	14.250	205	19	(4)

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

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Passività finanziarie per leasing non correnti	115	521	(406)
Passività finanziarie correnti per leasing	454	540	(86)
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE PER LEASING	569	1.061	(492)

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 sottostante si riferisce a queste ultime obbligazioni suddivise in passività finanziarie per leasing:

- non correnti: per 0,1 milioni di Euro relativi ai canoni contrattualmente dovuti con scadenza oltre i 12 mesi successivi
- correnti: per 0,5 milioni di Euro relativi ai canoni in scadenza entro il corrente anno.

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

in migliaia di euro	31/12/2022	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/Riclassifiche	31/12/2023
Finanziamenti - quota corrente	14.976	(15.711)	3.000	10.058	12.323
Passività per leasing - quota corrente	540	(602)	37	479	454
Finanziamenti - quota non corrente	47.605	(28.250)	12.000	(10.071)	21.284
Passività per leasing - quota non corrente	521	0	15	(422)	115
Totale	63.642	(44.563)	15.052	44	34.175

Infine, la voce debiti per addizionale sui diritti di imbarco passeggeri e per Iresa della prima tabella della nota in esame attiene alla quota incassata dai vettori al 31 dicembre 2023 e riversata agli Enti creditori nel mese di gennaio

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Debiti per addizionale diritti d’imbarco e Iresa	6.742	2.254	4.488
DEBITO PER ADDIZIONALE DIRITTI D’IMBARCO E IRESA	6.742	2.254	4.488

18. Debiti commerciali

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	26.897	24.869	2.028

I debiti commerciali sono principalmente vantati nei confronti di fornitori nazionali e presentano una crescita rispetto al 31 dicembre 2022 dovuto all'aumento dei costi in quanto lato regolarità dei pagamenti, i giorni medi sono rimasti sostanzialmente invariati rispetto al 2022 (53 giorni contro 52 giorni medi al 31 dicembre 2022).

Di seguito si riporta la suddivisione dei debiti commerciali al 31 dicembre 2023 ed al 31 dicembre 2022 per fasce di scaduto:

in migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2023
Fatture/note di credito ricevute	8.721	3.283	12.004
Fatture/note di credito da ricevere	14.893	0	14.893
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	23.614	3.283	26.897

in migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30- 60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	8.721	2.848	202	13	220	12.004

in migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2022
Fatture/note di credito ricevute	12.220	3.086	15.306
Fatture/note di credito da ricevere	9.563	0	9.563
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	21.783	3.086	24.869

in migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30- 60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	12.220	1.720	77	92	1.197	15.306

Come si evince dalle tabelle suesposte l'anzianità dei debiti commerciali è diminuita; in particolare i debiti scaduti da oltre 90 giorni sono calati dal 10% al 2% dei debiti complessivi grazie principalmente allo sblocco del pagamento di un fornitore vista l'avvenuta regolarizzazione dei pagamenti contributivi.

19. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Debiti tributari correnti	2.664	2.923	(259)
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	5.157	4.137	1.020
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	24.535	23.339	1.196
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	6.613	4.780	1.833
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	38.969	35.179	3.790

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

i. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Debito IVA	0	216	(216)
Debiti per imposte dirette	1.637	1.665	(28)
Altri debiti tributari	1.027	1.042	(15)
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	2.664	2.923	(259)

Questa categoria presenta un calo dovuto all'assenza di debito Iva mentre i debiti per imposte dirette sono rappresentati dal debito per Irap per 0,4 milioni di Euro e dal debito per consolidato fiscale Ires per 1,2 milioni di Euro. Gli altri debiti tributari, formati principalmente da debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo, non presentano variazioni significative rispetto al 31 dicembre 2022.

ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	1.270	975	295
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	2.466	1.911	555
Debiti verso istituti di previdenza	1.421	1.251	170
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	5.157	4.137	1.020

I debiti verso il personale e istituti di previdenza evidenziano un aumento legato alla crescita del costo del personale al cui commento si rimanda per approfondimenti.

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:

- 20,1 milioni di Euro (18,6 milioni nel 2022) 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;
- 4,4 milioni di Euro (contro 4,6 milioni di Euro al 31 dicembre 2022) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo al secondo acconto e conguaglio dell'anno 2023.

La passività relativa al servizio antincendio, come più compiutamente descritto in Relazione sulla Gestione, cui si rimanda, è stata iscritta per recepire il contributo dovuto da ADB al Fondo istituito dalla Finanziaria 2007 al fine di ridurre il costo a carico dello Stato per l'organizzazione e l'espletamento del servizio antincendio presso gli aeroporti italiani. La Società Capogruppo ha promosso, nel 2012, una specifica azione giudiziale innanzi il Tribunale Civile di Roma, chiedendo sostanzialmente al Giudice di accertare e dichiarare la cessazione dell'obbligo contributivo a seguito del cambiamento delle finalità di predetto Fondo, ossia a decorrere dal 1° gennaio 2009. Da tale data, difatti, le risorse afferenti al Fondo in parola sono state destinate a provvedere a generiche esigenze di soccorso pubblico e difesa civile nonché al finanziamento dei rinnovi del C.C.N.L. dei VV.F.

Nelle more del procedimento civile, il quale si è protratto per innumerevoli anni con una serie di avvicendamenti di differenti giudici incaricati e rinvii, si è affermata una consolidata giurisprudenza (ex pluris CTP Roma n. 10137/51/2014 – passata in giudicato - e CTP Roma n. 2517/2019) suggellata dalla pronuncia della Cassazione a Sezioni Unite del 1° febbraio 2019, n. 3162 e, da ultimo, dalla Commissione Tributaria Regionale Lazio n. 7164/2019, che ha affermato: i) la natura di tributo di scopo della contribuzione al Fondo Antincendi, ii) la conseguente competenza del giudice tributario, iii) la non doverosità di tale tributo a decorrere dal 2009, a causa del venir meno dell'originario scopo legislativo, nelle more di una disposizione giuridica legittima.

Finalmente, in data 8 febbraio 2022, il Tribunale di Roma ha emesso la sentenza n. 2012/2022, acclarando giurisdizione del giudice tributario. La Società, al fine di ottenere, un diretto riconoscimento dei principi statuiti in maniera univoca dalla Corte di Cassazione e dalla CTP Roma, ha proceduto, nel dicembre 2022, a riassumere innanzi il giudice tributario i giudizi pendenti innanzi il Tribunale di Roma (RG n. 22375/12). L'udienza di trattazione nel merito, innanzi la Commissione Tributaria Provinciale di Roma è stata fissata per il giorno 17 aprile 2023.

In data 17 aprile 2023, la CTP di Roma ha, tuttavia, inaspettatamente respinto il ricorso di ADB, discostandosi in modo radicale da tutti i precedenti in materia. ADB ha, dunque, impugnato presso la Corte di Giustizia Tributaria di secondo grado (procedimento RGR n. 5921/2023) la sentenza di primo grado n. 5768/2023 emessa dalla Corte di Giustizia Tributaria di Primo Grado di Roma, Sezione 4. In questa sede, svolgerà ogni e più ampia difesa, anche tenuto conto delle questioni demandate al Giudice Tributario, dall'ultima pronuncia della Cassazione n.990/2024 del 10 gennaio 2024, riproponendo un'apposita questione di legittimità costituzionale tenuto conto del vincolo di destinazione statuito, anche da ultimo in detta recente pronuncia, e la distorsione operata della "Novella 2009" della legge che istituì il c.d. "Fondo Antincendio".

Difatti, la Corte di Cassazione nel ricorso proposto dalle Amministrazioni avverso la sentenza della CTR del Lazio n. 7164/2019 che aveva annullato le annualità dal 2007 al 2010 del Fondo Antincendi Aeroportuale si è da ultimo pronunciata, con la sentenza n. 990/2024 del 10 gennaio 2024, sovertendo il precedente orientamento giurisprudenziale delle stesse Sezioni Unite affermato nella sentenza n. 3162/2019.

La Cassazione ha, dunque, da ultimo statuito che: a) le società di gestione aeroportuale sono i soggetti passivi del Fondo Antincendi Aeroportuale in funzione della loro specifica situazione giuridica soggettiva e cioè per il fatto di essere società titolari delle concessioni per la gestione dei servizi aeroportuali negli scali in cui i servizi antincendi sono di competenza dei Vigili del Fuoco; b) viene esclusa l'efficacia esterna delle sentenze di merito passate in giudicato nei confronti di altre società di gestione aeroportuale che non erano parti di quei giudizi e la stessa efficacia pluriennale nei confronti delle società che, invece, erano parti e vantano una o due sentenze passate in giudicato; c) "il vincolo di destinazione è estraneo alla disciplina della fase impositiva del prelievo, ma attiene all'impiego del gettito"; d) la scelta legislativa di una differente destinazione delle risorse e dell'attribuzione dei costi del servizio antincendi in generale ad una platea limitata di soggetti in luogo della collettività generale non sarebbe irragionevole, rigettando il sollevato profilo di legittimità costituzionale ed ha rinviato la causa alla CGT di Secondo grado del Lazio per un nuovo esame delle questioni rimaste assorbite. Contestualmente la Corte di Cassazione ha, tuttavia, riconosciuto quanto affermato dalle società di gestione sin dal 2009, ovvero sulla sussistenza di uno specifico vincolo di destinazione affermando il seguente dirimente principio di diritto: il Fondo Antincendi Aeroportuale *"ha natura di tributo vincolato"* al fine di ridurre il costo a carico dello Stato nel servizio antincendi negli aeroporti" precisando ulteriormente che il vincolo di destinazione si pone "limitatamente alla fase d'impiego del gettito".

Nonostante la complessità e gli ultimi inaspettati e sfavorevoli pronunciamenti, sulla scorta del parere dei legali incaricati a supporto dell'immutata illegittimità, di rilievo anche costituzionale, determinata dalla violazione ex lege del vincolo di destinazione, si continueranno altresì a ricercare possibili soluzioni transattive dell'intera vertenza a livello nazionale ed a promuovere, in tutte le sedi competenti, ogni tentativo per l'abrogazione della norma del 2009 e l'emanazione di un dispositivo legittimo a favore dei contribuenti (ie gestori aeroportuali) e dei destinatari (Corpo Nazionale VV.F. per la gestione delle attività antincendio negli ambiti locali dei siti aeroportuali).

iv. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri debiti correnti, ratei e risconti passivi al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Debiti per addizionale ai diritti d'imbarco e Iresa	4.526	2.904	1.622
Altri debiti correnti	1.753	1.684	69
Ratei e risconti passivi correnti	334	192	142
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	6.613	4.780	1.833

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri e per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 31 dicembre 2023, per 4,5 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale ai diritti di imbarco e per Iresa relativa ai crediti incassati dai vettori da versare agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 17).

Infine, la voce "altri debiti correnti" include i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi. In crescita, infine, la voce "ratei e risconti passivi diversi" prevalentemente per quote di ricavi da vendite online incassati anticipatamente.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

RICAVI

20. Ricavi

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

Complessivamente si rilevano ricavi consolidati per 145,1 milioni di Euro con una crescita di 10,5 milioni di Euro rispetto al 2022. Isolando la voce "ricavi per servizi di costruzione" che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati nell'esercizio che sono stati significativamente maggiori nel 2023 (28,4 milioni di Euro contro 15,9 milioni del 2022) e al netto del contributo del fondo di compensazione dei danni Covid che nel 2022 è stato iscritto per 21,1 milioni di Euro, i ricavi dell'esercizio in esame evidenziano comunque una crescita del 19,68% passando da 97,5 milioni del 2022 a 116,6 milioni del 2023.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	63.325	53.754	9.571
Ricavi per servizi non aeronautici	51.811	42.257	9.554
Ricavi per servizi di costruzione	28.414	15.952	12.462
Altri ricavi e proventi della gestione	1.514	22.592	(21.078)
TOTALE RICAVI	145.064	134.555	10.509

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

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Diritti aeroportuali	55.119	45.162	9.957
Parcheggi	19.923	15.970	3.953
Ricavi per servizi di costruzione	28.414	15.952	12.462
Altri	14.635	13.643	992
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	118.091	90.727	27.364

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

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Diritti aeroportuali	55.119	45.162	9.957
Parcheggi	19.923	15.970	3.953
Ricavi per servizi di costruzione	28.414	15.952	12.462
Altro	14.635	13.643	992
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	118.091	90.727	27.364
Subconcessioni locali commerciali e non	26.708	22.465	4.243
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	26.708	22.465	4.243
Ricavi NO IFRS 15	265	21.363	(21.098)
TOTALE RICAVI	145.064	134.555	10.509

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e 2022. Questa categoria di ricavi presenta una crescita del 17,8% grazie all'aumento del traffico dei passeggeri del 17,4% e dei movimenti del 12,5%.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	936	749	187
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	1.041	884	157
Ricavi da diritti aeroportuali	75.471	65.746	9.725
Ricavi da corrispettivo PRM	6.723	5.725	998
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(27.370)	(26.499)	(871)
Servizi di handling	2.910	2.810	100
Altri ricavi aeronautici	3.614	4.408	(794)
Riduzione ricavi per servizi aeronautici a Fondo Svalutazione Crediti	0	(69)	69
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	63.325	53.754	9.571

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	34.604	29.385	5.219
Diritti di approdo, decollo e sosta	25.470	22.551	2.919
Diritti per sicurezza passeggeri	10.581	9.341	1.240
Diritti per controllo bagagli stiva	4.106	3.647	459
Diritti di imbarco e sbarco merci	823	859	(36)
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	(113)	(37)	(76)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	75.471	65.746	9.725

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e 2022.

Questa classe di ricavi presenta una crescita del 22,6% dovuta a tutte le componenti:

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Subconcessione locali e aree	24.083	20.442	3.641
Parcheggi	19.923	15.970	3.953
Altri ricavi commerciali	7.805	5.845	1.960
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	51.811	42.257	9.554

I ricavi per la subconcessione dei locali e aree commerciali e per servizi di parcheggio sono entrambi correlati al traffico servito oltre che alle nuove strategie di pricing dei parcheggi, all'aggiornamento dei contratti degli autonoleggiatori ed alle buone performance di diversi punti vendita retail. Anche la voce "altri ricavi commerciali" evidenzia risultati positivi grazie ai ricavi della Marconi Business Lounge, all'advertising e alle altre tipologie di servizi quali i servizi di sicurezza, i corsi di formazione e addestramento e gli accessi viari al Terminal.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Marconi Business Lounge	3.132	2.154	978
Pubblicità	1.719	1.254	465
Ricavi commerciali diversi	2.954	2.437	517
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	7.805	5.845	1.960

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 28,4 milioni di Euro contro 15,9 milioni del 2022 per i maggiori investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione per i dettagli dei quali si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	989	903	86
Contributi conto esercizio e conto impianti	346	559	(213)
Cont. fondo compensazione danni Covid-19 L. Bilancio 2021	0	21.137	(21.137)
Ricavo da Terminal Value Fondo di Rinnovo	173	34	139
Plusvalenze patrimoniali	6	10	(4)
Riduzione altri ricavi a Fondo Svalutazione Crediti	0	(51)	51
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	1.514	22.592	(21.078)

Escludendo dall'esercizio di confronto il contributo del Fondo di compensazione previsto dalla legge n. 178/2020 per il Covid 19, gli altri ricavi e proventi della gestione del 2023 evidenziano una crescita del 4%. La voce "indennizzi, rimborsi e proventi diversi" è in crescita anche per la consuntivazione di diverse penali determinate da ritardi nell'esecuzione dei lavori del piazzale III lotto.

La voce "contributi in conto esercizio e conto impianti" include contributi rilevati:

- ✓ a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per energia elettrica e gas naturale acquistati ed effettivamente utilizzati nel 2023;
- ✓ in relazione al progetto finanziato Itair-Isac relativo alla creazione di una centrale condivisa di rischi cyber-security in collaborazione con Assaeroporti;
- ✓ a copertura dell'erogazione di corsi di formazione dei dipendenti.

COSTI

I costi complessivi del 2023 evidenziano una crescita del 26,7% sul 2022. Se si isola la voce “costi per servizi di costruzione” che è in forte crescita per effetto dei maggiori investimenti in infrastrutture aeroportuali effettuati nel 2022, i costi rettificati presentano un aumento comunque significativo (14,5%) dovuto all’incremento di tutte le componenti di costo, principalmente i costi per servizi, il canone di concessione aeroportuale e il costo del personale.

21. Costi

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Beni e materiali di consumo	1.054	940	114
Materiali di manutenzione	254	180	74
Carburanti e gasolio	2.365	3.013	(648)
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	3.673	4.133	(460)

Questa categoria di costi evidenzia un calo dell’11,1% dovuto al minor acquisto di carburante per il servizio di rifornimento aeromobili di Aviazione Generale.

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Spese di manutenzione	5.886	4.836	1.050
Utenze	3.454	3.565	(111)
Pulizie e servizi assimilati	2.638	2.305	333
Prestazioni di terzi	6.513	5.654	859
Servizi MBL	529	392	137
Pubblicità, promozione e sviluppo	860	669	191
Assicurazioni	1.159	1.074	85
Prestazioni professionali e consulenze	2.689	1.827	862
Compensi e rimborsi organi statutari	619	625	(6)
Altri costi per servizi	442	436	6
TOTALE COSTI PER SERVIZI	24.789	21.383	3.406

I costi per servizi presentano una crescita complessiva del 15,9% conseguente all’aumento del traffico servito ed alla correlata maggior operatività dell’infrastruttura e dei servizi erogati, oltre che alla dinamica crescente dei prezzi delle materie prime. La crescita maggiore è evidenziata dai costi di manutenzione, di pulizia e dalle altre prestazioni di terzi (si veda dettaglio nella tabella alla fine di questa sezione), queste ultime prevalentemente per i servizi navetta per il trasporto dei passeggeri da/per i parcheggi. Questo servizio non era presente in tutto il periodo di confronto in quanto sospeso temporaneamente per il calo del traffico dovuto al Covid ed è ripreso solo a partire dal secondo semestre 2022.

In aumento anche i costi per prestazioni professionali e consulenze dovuti principalmente all'avvio di nuove iniziative quali ad esempio quelle legate alla partecipazione in Urban V Spa, di selezione del personale e spese legali mentre il costo delle utenze evidenzia un risparmio dovuto al minor costo unitario dell'energia elettrica.

Di seguito un dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	1.388	1.132	256
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	3.844	3.186	658
Spese di manutenzione beni di terzi	654	518	136
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	5.886	4.836	1.050

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Sgombero neve	476	398	78
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	1.174	509	665
Servizio assistenza PRM	885	850	35
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	350	350	0
Servizio di sicurezza	1.969	2.001	(32)
Altre prestazioni di terzi	1.659	1.546	113
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	6.513	5.654	859

Il costo del servizio di assistenza PRM evidenzia una modesta crescita rispetto al 2022 nonostante l'aumento del traffico in quanto la parte del servizio affidata esternamente è stata internalizzata a partire dal 1° dicembre 2023 con parallela crescita di organico e quindi di costo del personale. Da questa data il servizio è completamente gestito da Adb.

In merito all'informativa richiesta dall'art.38 comma 1 lett. o) del D.Lgs.127/91 si segnala che i compensi spettanti all'unico amministratore Adb che svolge tale funzione anche nel Consiglio di Amministrazione della controllata FFM ammontano a 108 mila Euro (rispettivamente 98 mila Euro in Adb e 10 mila in FFM).

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

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Compensi Collegio Sindacale	160	175	(16)
Compensi Società di Revisione	165	159	6
Totale	324	334	(10)

I compensi alla Società di Revisione sono così dettagliati:

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Revisione contabile (*)	141	136	5
Servizi di attestazione	7	11	(4)
Altri servizi (**)	17	11	5
Totale	165	159	6

(*) Compresa revisione Dichiarazione Non Finanziaria

(**) Compresa la Certificazione contabilità regolatoria

iii. Costi per Servizi di costruzione

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

iv. Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per canoni, noleggio e altri costi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e 2022.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Canoni di concessione	7.986	6.342	1.644
Canoni di noleggio	180	208	(28)
Affitti passivi	359	151	208
Canoni servizio elaborazione dati	1.775	1.550	225
Altri costi per godimento beni di terzi	106	8	98
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	10.406	8.259	2.147

La crescita di questa categoria di costi (26%) è dovuta al canone di concessione aeroportuale per i maggiori volumi di traffico in base ai quali è calcolato, oltre ai canoni di affitto di terreni adibiti a parcheggi per la parte variabile collegata all'aumento delle soste e ai maggiori canoni elaborazione dati.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e 2022:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Oneri tributari	1.474	1.327	147
Contributo servizio antincendio	1.498	1.526	(28)
Minusvalenze patrimoniali	58	3	55
Altri oneri e spese di gestione	604	401	203
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	3.634	3.257	377

La crescita di questa categoria di costi (11,6%) è dovuta alla crescita degli oneri tributari, in particolar modo della TARI, tassa sui rifiuti, in quanto il 2022 beneficiava di una riduzione tariffaria concessa dal Comune di Bologna a causa dell'emergenza pandemica e degli altri oneri e spese di gestione. Tra questi si rileva, tra gli altri, l'aumento dei costi delle quote associative e delle erogazioni liberali e contributi benefici.

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Salari e stipendi	21.709	18.921	2.788
Oneri sociali	6.161	5.348	813
Trattamento fine rapporto	1.498	1.420	78
Trattamento di quiescenza e simili	204	196	8
Altri costi del personale	1.846	1.618	228
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	31.418	27.503	3.914

La crescita del costo del personale (14,2%) è dovuta alla crescita dell'organico principalmente operativo (+56 risorse medie e + 69 risorse al 31 dicembre), all'assenza dell'ammortizzatore sociale della CIGS applicato nei primi mesi del 2022, anche se in percentuali minime, al maggior ricorso al lavoro somministrato, allo straordinario ed al minor godimento di ferie. Si rileva anche un aumento legato ai premi variabili del personale oltre ai maggiori costi correlati alla crescita dell'organico quali il servizio mensa, i costi per la formazione e l'addestramento, per le missioni e per visite e controlli medici del personale.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Mensa dipendenti	637	521	116
Spese per aggiornamento e formazione del personale	219	177	42
Spese missioni dipendenti	218	124	94
Spese varie per il personale	652	671	(19)
Altri accantonamenti del personale	120	125	(5)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	1.846	1.618	228

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

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	<i>per l'esercizio chiuso al 31.12.2023</i>	<i>per l'esercizio chiuso al 31.12.2022</i>	<i>Variazione</i>
Dirigenti	8	8	0
Impiegati	434	391	43
Operai	100	87	13
TOTALE PERSONALE	542	486	56

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	<i>al 31.12.2023</i>	<i>al 31.12.2022</i>	<i>Variazione</i>
Dirigenti	8	8	0
Impiegati	451	404	47
Operai	115	93	22
TOTALE PERSONALE	574	505	69

22. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i periodi chiusi al 31 dicembre 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>per l'esercizio chiuso al 31.12.2023</i>	<i>per l'esercizio chiuso al 31.12.2022</i>	<i>Variazione</i>
Ammortamento/svalutazione Diritti di concessione	8.744	8.014	730
Ammortamento altre attività immateriali	692	661	31
Ammortamento/svalutazione attività materiali	2.276	5.249	(2.973)
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	11.712	13.924	(2.212)

Questa voce è composta da ammortamenti per 11,1 milioni di Euro e da svalutazioni per 0,6 milioni di Euro.

I primi sono coerenti 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). Per quel che riguarda la voce "Diritti di concessione", la crescita è dovuta, oltre che alla crescita degli investimenti realizzati, anche all'impianto di distribuzione del carburante di Aviazione Generale destinato alla demolizione nel primo semestre 2024 nell'ambito dei lavori di realizzazione del piazzale c.d. terzo lotto.

La voce "ammortamento attività materiali" infine, include 554 mila Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del principio IFRS 16.

Le svalutazioni complessivamente rilevate ammontano a 0,6 milioni di Euro e si riferiscono prevalentemente a stralci di progettazioni non più utilizzabili.

23. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>per l'esercizio chiuso al 31.12.2023</i>	<i>per l'esercizio chiuso al 31.12.2022</i>	<i>Variazione</i>
Accantonamento rischi su crediti	(654)	693	(1.347)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	3.733	4.079	(346)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	3.507	171	3.336
TOTALE ACCANTONAMENTI	6.586	4.943	1.643

Questa categoria di costi evidenzia una crescita dovuta quasi esclusivamente al maggior accantonamento ai fondi rischi e oneri parzialmente compensato dai minori stanziamenti per il fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali e dal rilascio per esubero del fondo svalutazione crediti per 0,7 milioni di Euro per cessazione del rischio su alcune posizioni cliente. Oltre all'accantonamento sospeso, la svalutazione complessiva dei crediti effettuata nell'esercizio a fronte del rischio di inesigibilità deriva anche dalla riduzione dei ricavi maturati nell'esercizio per ulteriori 123 mila Euro. Si rimanda alla voce 8. Crediti commerciali per il commento al fondo svalutazione crediti e alla voce 16. per il commento sugli accantonamenti agli altri fondi rischi e oneri.

24. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	<i>per l'esercizio chiuso al 31.12.2023</i>	<i>per l'esercizio chiuso al 31.12.2022</i>	<i>Variazione</i>
Proventi da titoli	20	18	2
Proventi finanziari diversi dai precedenti	712	100	612
Proventi da attualizzazione fondi	108	1.309	(1.201)
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	840	1.427	(587)
Interessi passivi e oneri bancari	(1.632)	(850)	(782)
Oneri da attualizzazione fondi	(865)	(77)	(788)
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(29)	(18)	(11)
Altri oneri finanziari	(601)	(526)	(75)
Svalutazioni partecipazioni	(75)	0	(75)
TOTALE ONERI FINANZIARI E SVALUTAZIONI PARTECIPAZIONI	(3.202)	(1.471)	(1.731)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(2.362)	(44)	(2.318)

La gestione finanziaria chiude con un saldo negativo di 2,4 milioni di Euro contro 44 mila Euro dell'esercizio precedente a causa:

- del calo dei proventi da attualizzazione dei fondi per la diminuzione dei tassi di interesse previsionali che concorre anche alla crescita degli oneri di attualizzazione dei fondi;
- dell'aumento degli oneri finanziari sui mutui sempre per l'effetto tassi e dei costi accessori al finanziamento con garanzia Sace.

In crescita i "proventi finanziari diversi dai precedenti" che accolgono prevalentemente il rendimento dei *Time Deposit* iscritti nell'attivo circolante mentre la voce "svalutazioni partecipazioni" accoglie la svalutazione della partecipazione del 5% in Urban V in conseguenza delle perdite rilevate al 30 novembre 2023 ai sensi dell'art.2447 del Codice Civile (rif. nota 3 Partecipazioni).

25. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 31 dicembre 2023 e 2022.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Imposte correnti	3.595	1.727	1.868
Imposte differite (attive) e passive	3.121	3.081	40
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	6.716	4.808	1.908
% imposte correnti sul risultato ante imposte	15,35%	4,81%	10,54%
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	28,67%	13,39%	15,29%

Nel 2023 le imposte sul reddito ammontano a 6,7 milioni di Euro, in crescita rispetto all'esercizio 2022 nonostante il minor risultato ante imposte tenuto conto della detassazione nel 2022 del contributo Covid-19 che non ha concorso alla formazione della base imponibile dell'IRES e dell'IRAP ai sensi dell'art. 10-bis del d.l. n. 137/2020.

La voce "imposte correnti" è costituita da:

- 2,1 milioni di Euro di "oneri da consolidato fiscale" per l'Ires gravante sulla base imponibile 2023 ridotta grazie all'utilizzo integrale delle residue perdite fiscali del 2020-2021, come esposto nella tabella di riconciliazione dell'aliquota effettiva Ires con quella teorica e
- 1,4 milioni di Euro di Irap dell'esercizio come dettagliato nella tabella seguente:

Dettaglio delle imposte correnti dell'esercizio	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Oneri da consolidato Ires	2.142	718	1.424
Irap	1.424	1.012	412
Imposte esercizi precedenti	29	(3)	32
TOTALE	3.595	1.727	1.868

Di seguito si espone la tabella di riconciliazione dell'aliquota effettiva Ires con quella teorica.

Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Risultato ante imposte	23.422	35.917	(12.495)
Aliquota ordinaria	24%	24%	0%
Onere / (recupero) fiscale teorico 24%	5.621	8.620	(2.999)
Effetto delle variazioni in aumento e diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria			
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	3.722	1.708	2.014
Costi deducibili in esercizi successivi	4.045	3.361	684
Altri costi indeducibili	1.207	4.026	(2.819)
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(907)	(1.150)	243
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(2.609)	(2.394)	(215)
Altre differenze	(2.174)	(2.765)	591
Contributo fondo di compensazione Covid	0	(21.137)	21.137
Utilizzo ACE pregressa	0	(1.485)	1.485
Utilizzo ACE corrente	(1.216)	(845)	(371)
Utilizzo Perdite pregresse	(16.660)	(11.972)	(4.688)
Rilascio differite attive/accantonamento differite passive	94	(270)	364
Totale variazioni in aumento/diminuzione	(14.498)	(32.924)	18.426
Imponibile fiscale	8.924	2.993	5.931
Imposta Ires corrente	2.142	718	1.424
Aliquota effettiva IRES	9,14%	2,00%	7,14%

26. Operazioni con parti correlate

Per la definizione di “Parti Correlate” si fa riferimento, al principio contabile internazionale IAS 24, approvato dal Regolamento CE n. 1725/2003.

Le operazioni infragruppo sono realizzate nell’ambito dell’ordinaria gestione e a normali condizioni di mercato. I rapporti con parti correlate si riferiscono prevalentemente ad operazioni di natura commerciale e finanziaria nonché all’adesione al consolidato fiscale. Nessuno di essi assume particolare rilievo economico o strategico per la Capogruppo in quanto non presentano un’incidenza percentuale significativa sui valori totali del bilancio.

Il socio Camera Di Commercio di Bologna è stato identificato come *Government*, determinando pertanto l’esonzione dall’informatica 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.

Relativamente alle operazioni rilevate nell’esercizio con le società controllate si rimanda alla nota n.26 del bilancio della Capogruppo mentre si espongono nel paragrafo seguente i rapporti con altre parte correlate.

Rapporti con altre parti correlate

Nel 2023 il Gruppo ha intrattenuto rapporti commerciali con società controllate dal socio Mundys Spa così sintetizzabili:

- Telepass Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di pagamento elettronico della sosta nei parcheggi con sistema Telepass, AdB ha sostenuto costi per 182 mila Euro (173 mila Euro nel 2022). Sul lato patrimoniale si rilevano debiti commerciali per 96 mila Euro contro 49 mila al 31 dicembre 2022;
- Urban V: al 31 dicembre 2023 la Capogruppo ha sostenuto costi per prestazioni professionali resi dalla partecipata 275 mila Euro (25 mila Euro nel 2022) e ha rilevato debiti commerciali per 122 mila Euro (31 mila nel 2022).

27. Impegni e rischi

Impegni da investimenti ambientali

La Capogruppo, attraverso l’Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell’Aeroporto, sottoscritto con gli Enti territoriali nel 2015 ed aggiornato a gennaio 2020, si è impegnata alla realizzazione di alcune opere per un importo complessivo massimo di 9,3 milioni di Euro di investimenti che saranno effettuati in un arco temporale coerente alle tempistiche di realizzazione degli interventi contenuti nel Master Plan aeroportuale.

In particolare, nel 2023 sono state quasi completate le attività di esproprio relative ai terreni su cui sono stati piantumati i primi alberi e le specie arboree nell’ambito della realizzazione della fascia boscata a nord dell’aeroporto di estensione pari a 40 ettari comprensiva di un percorso ciclabile per la collettività. Prosegue anche la progettazione di un percorso ciclabile di collegamento fra il polo aeroportuale e gli abitati di Bologna e Lippo di Calderara di Reno.

Per gli altri impegni ambientali si rimanda alla voce 16. Passività per fondi rischi e oneri oltre che al Bilancio di Sostenibilità – Dichiarazione Non Finanziaria 2023.

Tipologia e gestione degli altri rischi

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

28. Legge 124/2017 art.1 commi 125-129 – Disciplina della trasparenza delle erogazioni pubbliche

Nell'esercizio 2023 il Gruppo non ha usufruito dei cd. "Aiuti di Stato". Per ulteriori informazioni si rinvia al sito internet relativo al Registro nazionale degli aiuti di Stato di cui all'articolo 52 della Legge 24 dicembre 2012, n. 234.

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

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

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per ulteriori dettagli e per le informazioni relative all'evoluzione prevedibile della gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 14 marzo 2024

Attestazione del Bilancio Consolidato ai sensi art.154-bis comma 5 T.U.F.

1. I sottoscritti, Nazareno Ventola, in qualità di Amministratore Delegato, e Patrizia Muffato, in qualità di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
 - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
 - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato nel corso dell'esercizio al 31 dicembre 2023.
2. La valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2023 si è basata su di un processo definito da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., in coerenza con il modello Internal Control- Integrated Framework emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission, che rappresenta lo standard di riferimento generalmente accettato a livello internazionale.
3. Si attesta, inoltre, che:
 - 3.1 il bilancio consolidato al 31 dicembre 2023:
 - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
 - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.
 - 3.2 La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposti.

Bologna, 14 Marzo 2024

Amministratore Delegato

Nazareno Ventola

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

Patrizia Muffato



Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2023

Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e
dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014



Building a better
working world

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

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

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (il Gruppo), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2023, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio consolidato che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli *International Financial Reporting Standards* adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Abbiamo identificato i seguenti aspetti chiave della revisione contabile:

Aspetti chiave	Risposte di revisione
<i>Impairment Test</i> relativo ai <i>Diritti di concessione</i>	<p>I <i>Diritti di concessione</i> iscritti nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2023 ammontano a Euro 224,7 milioni e sono sottoposti a <i>Impairment Test</i> almeno una volta l'anno o più frequentemente al verificarsi di indicatori interni ed esterni di riduzione del valore di tali attività.</p> <p>I processi e le modalità di valutazione del valore recuperabile di tali attività sono basati su assunzioni a volte complesse, che per loro natura implicano il ricorso al giudizio degli amministratori, specie con riferimento alla previsione dei volumi di traffico, dei livelli tariffari e dei conseguenti flussi di cassa, nonché alla determinazione dei tassi di attualizzazione applicabili. Tali previsioni, relative ad un orizzonte temporale ampio come quello del periodo concessorio, risultano impattate dai fattori di rischio e dalle incertezze che caratterizzano l'attuale contesto di mercato.</p> <p>In considerazione del giudizio richiesto e della complessità delle assunzioni utilizzate nella stima del valore recuperabile dei <i>Diritti di concessione</i>, abbiamo ritenuto che tale tematica rappresenti un aspetto chiave della revisione.</p> <p>L'informativa di bilancio relativa a tale aspetto chiave è riportata nella nota esplicativa "1. Attività Immateriali".</p>
Stima del <i>Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</i>	<p>Nelle nostre verifiche ci siamo anche avvalsi dell'ausilio di nostri esperti in tecniche di valutazione, che hanno eseguito un ricalcolo indipendente ed effettuato analisi di sensitività sulle assunzioni chiave al fine di determinare i cambiamenti delle assunzioni che potrebbero impattare significativamente la valutazione del valore recuperabile.</p> <p>Infine, abbiamo esaminato l'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative del bilancio in relazione all'aspetto chiave.</p>

<i>Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</i> (il "Fondo"), iscritto nel bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2023, ammonta a Euro 14,3 milioni e include gli accantonamenti relativi alle spese di manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni dei beni in concessione che il Gruppo stima di dover sostenere coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere.	<p>I processi e le modalità di valutazione e di determinazione di tale stima sono basati su assunzioni a volte complesse che, per loro natura,</p>	<p>Le nostre procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave hanno riguardato, tra l'altro:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'analisi della procedura e dei controlli chiave posti in essere dal Gruppo; • la comprensione dell'accordo di concessione da cui origina l'obbligazione; • l'analisi delle principali variazioni intervenute nel Fondo rispetto all'esercizio precedente; • l'analisi critica delle assunzioni alla base del
--	--	--

implicano il ricorso al giudizio degli amministratori in particolare con riferimento alla natura degli interventi da effettuare, alla tempistica prevista degli stessi, alla quantificazione dei relativi costi e alla componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi di intervento. In considerazione del giudizio richiesto agli amministratori per valutare la natura degli interventi, la tempistica degli stessi e la quantificazione dei relativi costi, abbiamo ritenuto che tale tematica rappresenti un aspetto chiave della revisione.

L'informativa di bilancio relativa alla valutazione del *Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali* è inclusa nel paragrafo "Fondi per rischi e oneri" della sezione "Criteri di Valutazione", nonché nella nota esplicativa "15. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente e corrente)".

calcolo del Fondo, tramite la verifica della coerenza delle stesse rispetto alla relazione tecnica preparata dalle funzioni competenti del Gruppo, al piano aziendale 2024-2028 approvato dagli amministratori e alle ulteriori informazioni storiche e previsionali disponibili;

- l'esecuzione di procedure di validità su un campione di utilizzati del Fondo iscritti nell'esercizio;
- la verifica della ragionevolezza del tasso di attualizzazione utilizzato e dell'accuratezza del calcolo del Fondo stanziato.

Infine, abbiamo esaminato l'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative del bilancio in relazione all'aspetto chiave.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio consolidato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli *International Financial Reporting Standards* adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una

revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti od eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori e della relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell’ambito della revisione contabile del bilancio dell’esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell’art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

L’assemblea degli azionisti della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. ci ha conferito in data 20 maggio 2015 l’incarico di revisione legale del bilancio d’esercizio e consolidato della Società per gli esercizi con chiusura dal 31 dicembre 2015 al 31 dicembre 2023.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell’art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell’esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell’art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815

Gli amministratori della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. sono responsabili per l’applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF – European Single Electronic Format) (nel seguito “Regolamento Delegato”) al bilancio consolidato, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio consolidato al 31 dicembre 2023 alle disposizioni del Regolamento Delegato.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato al 31 dicembre 2023 è stato predisposto nel formato XHTML ed è stato marcato, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.

Alcune informazioni contenute nelle note esplicative al bilancio consolidato, quando estratte dal formato XHTML in un’istanza XBRL, a causa di taluni limiti tecnici potrebbero non essere riprodotte in maniera identica rispetto alle corrispondenti informazioni visualizzabili nel bilancio consolidato in formato XHTML.

Giudizio ai sensi dell’art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell’art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58

Gli amministratori della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti



Building a better
working world

proprietari del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna al 31 dicembre 2023, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, con il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna al 31 dicembre 2023 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna al 31 dicembre 2023 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, c. 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254

Gli amministratori della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254. Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli amministratori della dichiarazione non finanziaria.

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Bologna, 28 marzo 2024

EY S.p.A.


Marco Menabue

(Revisore Legale)

Bilancio per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2023

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

Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria

in unità di euro	Note	al 31.12.2023	al 31.12.2022
Diritti di concessione		220.770.676	201.572.968
Altre attività immateriali		1.479.031	1.389.785
Attività immateriali	1	222.249.707	202.962.753
Terreni, immobili, impianti e macchinari		10.629.613	11.084.299
Investimenti immobiliari		1.617.000	1.617.000
Attività materiali	2	12.246.613	12.701.299
Partecipazioni	3	3.189.098	3.264.098
Altre attività finanziarie non correnti	4	14.948.882	12.425.301
Imposte differite attive	5	6.643.257	9.793.525
Altre attività non correnti	6	146.539	220.536
Altre attività non correnti		24.927.776	25.703.460
ATTIVITA' NON CORRENTI		259.424.096	241.367.512
Rimanenze di magazzino	7	805.441	816.159
Crediti commerciali	8	18.126.017	11.664.737
Altre attività correnti	9	6.537.516	5.294.660
Attività finanziarie correnti	10	5.001.983	45.058.219
Cassa e altre disponibilità liquide	11	36.327.401	20.655.663
ATTIVITA' CORRENTI		66.798.358	83.489.438
TOTALE ATTIVITA'		326.222.454	324.856.950

in unità di euro	Note	al 31.12.2023	al 31.12.2022
Capitale sociale		90.314.162	90.314.162
Riserve		91.822.462	62.420.877
Risultato dell'esercizio		15.893.348	29.443.458
TOTALE PATRIMONIO NETTO	12	198.029.972	182.178.497
TFR e altri fondi relativi al personale	13	2.941.347	2.973.914
Imposte differite passive	14	2.139.058	2.163.127
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	11.804.382	10.447.818
Fondi per rischi e oneri	16	4.260.617	1.216.472
Passività finanziarie non correnti	17	20.711.182	46.933.974
Altri debiti non correnti		75.169	113.638
PASSIVITA' NON CORRENTI		41.931.755	63.848.943
Debiti commerciali	18	26.043.868	24.291.756
Altre passività	19	38.566.939	34.722.056
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	2.178.808	2.554.961
Fondi per rischi e oneri correnti	16	449.402	0
Passività finanziarie correnti	17	19.021.710	17.260.737
PASSIVITA' CORRENTI		86.260.727	78.829.510
TOTALE PASSIVITÀ		128.192.482	142.678.453
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		326.222.454	324.856.950

Conto Economico

in unità di euro	Note	per l'esercizio	chiuso	per l'esercizio	chiuso
		al 31.12.2023	al 31.12.2022	al 31.12.2023	al 31.12.2022
Ricavi per servizi aeronautici		56.241.576	46.087.684		
Ricavi per servizi non aeronautici		51.172.135	41.664.406		
Ricavi per servizi di costruzione		28.413.613	15.951.846		
Altri ricavi e proventi della gestione		1.745.238	22.520.682		
Ricavi	20	137.572.562	126.224.618		
Materiali di consumo e merci		(1.339.439)	(1.093.278)		
Costi per servizi		(23.488.858)	(20.298.568)		
Costi per servizi di costruzione		(27.060.584)	(15.192.235)		
Canoni, noleggi e altri costi		(10.309.713)	(8.171.533)		
Oneri diversi di gestione		(3.574.006)	(3.159.663)		
Costo del personale		(29.795.194)	(25.938.026)		
Costi	21	(95.567.794)	(73.853.303)		
Ammortamento/svalutazione Diritti di concessione		(8.265.771)	(7.829.176)		
Ammortamento altre attività immateriali		(691.224)	(660.055)		
Ammortamento attività materiali		(2.198.066)	(5.176.077)		
Ammortamenti e svalutazioni	22	(11.155.061)	(13.665.308)		
Accantonamento rischi su crediti		661.928	(687.141)		
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(3.448.064)	(4.060.490)		
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(3.502.159)	(165.097)		
Accantonamenti per rischi ed oneri		(6.288.295)	(4.912.728)		
Totale Costi		(113.011.150)	(92.431.339)		
Risultato operativo		24.561.412	33.793.279		
Proventi finanziari		817.472	1.392.763		
Oneri finanziari		(3.125.788)	(1.449.090)		
Risultato ante imposte		22.253.096	33.736.952		
Imposte dell'esercizio		(6.359.748)	(4.293.494)		
Utile (perdita) d'esercizio		15.893.348	29.443.458		

Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)	0,44	0,83
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)	0,44	0,83

Conto Economico Complessivo

<i>in unità di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022
Utile (perdita) di esercizio (A)	15.893.348	29.443.458
<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	(55.454)	502.754
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	13.581	(123.079)
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	(41.873)	379.675
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	(41.873)	379.675
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	15.851.475	29.823.133

Rendiconto Finanziario

in unità di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	22.253.096	33.736.952
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(1.353.029)	(759.611)
+ Ammortamenti	11.155.061	13.665.308
+ Accantonamento fondi	6.288.295	4.912.728
+ Oneri/(Proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	764.627	(1.207.813)
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	1.543.689	1.264.140
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	175.082	341.907
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	120.847	125.631
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	40.947.668	52.079.242
Variazione rimanenze di magazzino	10.718	(121.736)
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(5.830.525)	7.163.224
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti	(4.220.811)	976.150
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	1.752.113	6.366.866
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	7.995.699	5.590.355
Interessi pagati	(2.003.160)	(1.352.051)
Interessi incassati	729.598	899
Imposte pagate	(2.550.776)	131.679
TFR e altri fondi del personale pagati	(204.515)	(92.102)
Utilizzo fondi	(3.296.481)	(2.342.546)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	33.329.528	68.399.980
Acquisto di attività materiali	(2.105.371)	(2.027.785)
Acquisto di attività immateriali/Diritti di concessione	(26.507.179)	(16.302.730)
Corrispettivo da cessione di attività materiali/immateriale	6.834	10.874
Acquisto partecipazioni	0	(75.000)
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	40.000.000	(45.000.000)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	11.394.284	(63.394.641)
Finanziamenti ricevuti	15.000.000	0
Finanziamenti rimborsati	(43.455.556)	(5.680.557)
Pagamento quota capitale leasing	(596.518)	(641.576)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(29.052.074)	(6.322.133)
Variazione finale di cassa	15.671.738	(1.316.794)
Disponibilità liquide inizio periodo	20.655.663	21.972.457
Variazione finale di cassa	15.671.738	(1.316.794)
Disponibilità liquide fine periodo	36.327.401	20.655.663

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto

<i>in unità 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</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2021	90.314.162	25.683.134	8.034.062	52.034.855	(3.205.671)	(991.243)	(11.971.583)	(7.542.354)	152.355.364
Attribuzione del risultato esercizio 2021	0	0	0	0	0	0	(7.542.354)	7.542.354	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	379.675	0	29.443.458	29.823.133
Patrimonio netto al 31.12.2022	90.314.162	25.683.134	8.034.062	52.034.855	(3.205.671)	(611.568)	(19.513.937)	29.443.458	182.178.497
Attribuzione del risultato esercizio 2022	0	0	1.472.173	27.971.285	0	0	0	(29.443.458)	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(41.873)	0	15.893.348	15.851.475
Patrimonio netto al 31.12.2023	90.314.162	25.683.134	9.506.235	80.006.140	(3.205.671)	(653.442)	(19.513.937)	15.893.348	198.029.972

**Note esplicative al Bilancio per l'esercizio chiuso al
31 dicembre 2023**

Informazioni sull'attività della Società

La Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (di seguito “AdB” o la “Società”) è gestore totale dell’Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell’Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004 e scadenza nel dicembre 2046 vista la proroga di due anni disposta dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 che ha convertito l’art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) al fine di contenere gli effetti economici dell’emergenza COVID-19. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna.

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio al 31 Dicembre 2023

Criteri di redazione

Il presente bilancio della Società si riferisce all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 e include i dati comparativi relativi all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 (di seguito “il bilancio della Società”, “bilancio separato” o “bilancio”).

Il bilancio è stato redatto sulla base del costo storico, ad eccezione delle attività finanziarie destinate alla vendita e degli eventuali *Intangible Asset* costituiti dai Certificati Energetici, che sono iscritti al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

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

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

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

Nel 2014 la Società ha optato volontariamente per la predisposizione del bilancio consolidato e del bilancio separato in conformità ai Principi Contabili Internazionali (“IFRS”) emessi dall’*International Accounting Standards Board* (“IASB”).

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio annuale al 31 dicembre 2022 ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2023, applicati per la prima volta dalla Società dalla data di efficacia obbligatoria e riepilogati nel prosieguo del presente documento al paragrafo “Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall’Unione Europea adottati dalla Società”.

La Società non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emessi ma non ancora in vigore.

La pubblicazione del bilancio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 14 marzo 2024 e sarà sottoposto alla revisione contabile di EY S.p.A..

Contenuto e forma del bilancio

La Società ha optato per gli schemi di Conto Economico Separato e Complessivo, indicati come preferibili nel principio contabile IAS 1, ritenendoli più efficaci nel rappresentare i fenomeni aziendali.

In particolare, nella rappresentazione della Situazione Patrimoniale e Finanziaria è stato utilizzato lo schema che suddivide attività e passività correnti e non correnti.

Un'attività è corrente quando:

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

Tutte le altre attività sono classificate come non correnti.

Una passività è corrente quanto:

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

La Società classifica tutte le altre passività come non correnti.

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

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

Informazioni in merito alle partecipazioni in Società controllate e collegate

Di seguito le informazioni al 31 dicembre 2023 e 2022 relative a denominazione, Capitale Sociale e percentuale di partecipazione in relazione alle società controllate:

in migliaia di euro	Valuta	Capitale Sociale	% Possesso	
			al 31.12.2023	al 31.12.2022
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	Euro	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l. Società Unipersonale	Euro	316	100,00%	100,00%

Criteri di Valutazione

Aggregazioni aziendali e avviamento

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

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

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

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

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

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

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

Partecipazioni in società controllate, collegate e joint-venture

Una società controllata è una società su cui un'impresa può esercitare il controllo.

Nella fattispecie se e solo se ha:

- il potere sull'entità oggetto d'investimento (ovvero detiene validi diritti che gli conferiscono la capacità attuale di dirigere le attività rilevanti dell'entità oggetto d'investimento);
- l'esposizione o i diritti a rendimenti variabili derivanti dal rapporto con l'entità oggetto d'investimento;
- la capacità di esercitare il proprio potere sull'entità oggetto di investimento per incidere sull'ammontare dei suoi rendimenti.

Quando una società detiene meno della maggioranza dei diritti di voto (o diritti simili) di una partecipata considera tutti i fatti e le circostanze rilevanti per stabilire se controlla l'entità oggetto di investimento, inclusi:

- accordi contrattuali con altri titolari di diritti di voto;
- diritti derivanti da accordi contrattuali;
- diritti di voto e diritti di voto potenziali.

La Società riconsidera se ha o meno il controllo di una partecipata e se i fatti e le circostanze indicano che ci siano stati dei cambiamenti in uno o più dei tre elementi rilevanti ai fini della definizione di controllo.

Le partecipazioni della Società in società controllate sono valutate al costo, rettificato in caso di perdita durevole di valore (*impairment*).

Una società collegata è una società su cui un'impresa esercita un'influenza significativa e che non è classificabile come controllata o *joint venture*.

Le partecipazioni della Società in società collegate sono valutate al costo, rettificato in caso di perdita durevole di valore (*impairment*).

Conversione delle poste in valuta

Operazioni e saldi

Le operazioni in valuta estera sono rilevate inizialmente nella valuta funzionale, applicando il tasso di cambio a pronti alla data dell'operazione.

Le attività e passività monetarie, denominate in valuta estera, sono convertite nella valuta funzionale al tasso di cambio alla data del bilancio. L'utile o la perdita derivante dalla conversione viene imputato a conto economico.

Le poste non monetarie valutate al costo storico in valuta estera sono convertite usando i tassi di cambio alla data di rilevazione iniziale della transazione. Le poste non monetarie iscritte al *fair value* in valuta estera sono convertite usando il tasso di cambio alla data di determinazione di tale valore. L'utile o la perdita che emerge dalla riconversione di poste non monetarie è trattato in linea con la rilevazione degli utili e delle perdite relative alla variazione del *fair value* delle suddette poste (le differenze di conversione sulle voci la cui variazione del *fair value* è rilevata nel conto economico complessivo o nel conto economico sono rilevate, rispettivamente, nel conto economico complessivo o nel conto economico).

Attività immateriali

Le attività immateriali riguardano le attività prive di consistenza fisica identificabile, controllate dall'impresa ed in grado di produrre benefici economici futuri, nonché quelle derivanti da operazioni di aggregazione aziendale.

La vita utile delle attività immateriali è valutata come definita o indefinita.

Le attività immateriali, aventi vita utile definita, sono iscritte al costo di acquisto o di produzione o, se derivano da operazioni di aggregazione di imprese, sono capitalizzate al *fair value* alla data di acquisizione; esse sono inclusive degli oneri accessori, ed ammortizzate sistematicamente per il periodo della loro residua possibilità di utilizzazione secondo quanto previsto dallo IAS 36 e sottoposte a test di *impairment* ogni volta che vi siano indicazioni di una possibile perdita di valore.

Il valore residuo alla fine della vita utile si presume pari a zero a meno che ci sia un impegno da parte di terzi all'acquisto dell'attività alla fine della sua vita utile oppure se esiste un mercato attivo per l'attività. Gli amministratori rivedono la stima della vita utile dell'immobilizzazione immateriale a ogni chiusura di esercizio.

Le quote di ammortamento delle attività immateriali con vita definita sono rilevate in un'apposita voce di conto economico.

La Società non ha individuato immobilizzazioni immateriali a vita utile indefinita tra le proprie attività immateriali.

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

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

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

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

La Società appalta a terzi l’attività di costruzione/miglioramento dell’infrastruttura; pertanto gli incrementi ai “diritti di concessione” sono al costo pari al *fair value* del corrispettivo per i servizi di costruzione/miglioramento resi dalla Società e pari al *fair value* del corrispettivo del servizio di costruzione/miglioramento prestato da terzi maggiorato di un *mark up* rappresentativo dei costi interni sostenuti per l’attività di pianificazione e coordinamento lavori svolta da un’apposita struttura interna.

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

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

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

In base a quanto previsto dall’art. 703 del codice della navigazione (art. 15-quinquies, comma 1, D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172) Adb, in quanto gestore aeroportuale, riceverà, alla scadenza della concessione dal subentrante, un corrispettivo pari al valore residuo, qualora positivo, (c.d. Terminal Value) degli investimenti realizzati sulle aree in concessione al netto degli ammortamenti, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria.

Il credito da Terminal Value è rilevato per la quota parte dei corrispettivi per i servizi di costruzione/miglioramento resi dalla Società relativi agli investimenti che avranno un Terminal Value alla scadenza della concessione, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria. Il valore del Terminal Value è poi attualizzato ed iscritto tra le attività finanziarie non correnti.

La normativa sul Terminal Value è applicabile anche agli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, altresì calcolato con le regole della contabilità regolatoria. Tale Terminal Value rappresenta un’integrazione del corrispettivo per *performance obligation*, ai sensi dell’IFRS 15, relativi al contratto di concessione. Conseguentemente si rilevano attività finanziarie non correnti con contropartita la voce Altri ricavi e proventi del conto economico. Successivamente alla prima iscrizione, il credito da Terminal Value è valutato al costo ammortizzato in un modello di business “Hold to Collect”; per maggiori dettagli si rimanda ai criteri di valutazione delle attività finanziarie. Relativamente al credito da Terminal Value, quest’ultimo è soggetto a *impairment test* ai sensi dell’IFRS 9 tenendo conto del rischio *default* della controparte Stato.

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

Attività materiali

Le attività materiali sono inizialmente rilevate al costo di acquisto o di realizzazione; il valore comprende il prezzo pagato per acquistare o costruire l'attività (al netto di sconti e abbuoni) e gli eventuali costi direttamente attribuibili all'acquisizione e necessari alla messa in funzione del bene.

I terreni, sia liberi da costruzioni, sia annessi a fabbricati civili e industriali, sono stati contabilizzati separatamente e non vengono ammortizzati in quanto elementi a vita utile illimitata.

Le attività materiali sono esposte al netto dei relativi ammortamenti cumulati e di eventuali perdite di valore determinate secondo le modalità descritte nel seguito. L'ammortamento è calcolato in quote costanti in base alla vita utile stimata del bene. Quando l'attività materiale è costituita da più componenti significativi aventi vite utili differenti, l'ammortamento è effettuato per ciascuna componente. Non sono oggetto di ammortamento i terreni e le attività materiali destinate alla cessione che sono valutate al minore tra il valore di iscrizione e il loro *fair value* al netto degli oneri di dismissione.

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate sono le seguenti:

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

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

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico fra i costi per ammortamenti. Tali perdite di valore sono ripristinate nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate.

Al momento della vendita o quando non sussistono benefici economici futuri attesi dall'uso di un bene, esso viene eliminato dal bilancio e l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione ed il valore di carico) viene rilevata a conto economico nell'anno della suddetta eliminazione.

Le spese di manutenzione e riparazione, che non siano suscettibili di valorizzare e/o prolungare la vita residua dei beni, sono spese nell'esercizio in cui sono sostenute; in caso contrario vengono capitalizzate.

Investimenti immobiliari

La Società classifica tra gli investimenti immobiliari un compendio immobiliare acquisito al fine di realizzare investimenti immobiliari non ancora definiti.

La rilevazione iniziale di tale compendio è al costo di acquisto, mentre le valutazioni successive seguono il criterio del costo, così come definito dallo IAS 16.

La Società monitora attraverso valutazioni tecniche l'evoluzione del relativo *fair value* al fine di identificare l'eventuale perdita durevole di valore.

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

Perdite di valore delle attività non finanziarie

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

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

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

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

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

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

Diritti di concessione

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

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

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

L'*impairment test* avviene confrontando il valore contabile dell'attività o della unità generatrice di flussi finanziari (CGU) con il valore recuperabile della stessa, dato dal maggiore tra il *fair value* (al netto degli eventuali oneri di vendita) ed il valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dalla CGU.

Ciascuna unità o gruppo di unità a cui viene allocato l'intangibile specifico rappresenta il livello più basso all'interno del gruppo in cui lo stesso è monitorato a fini di gestione interna.

Le condizioni e le modalità di eventuale ripristino di valore di un'attività in precedenza svalutata applicate dalla Società, escludendo comunque qualsiasi possibilità di ripristino di valore dell'avviamento, sono quelle previste dallo IAS 36.

Attività finanziarie

L'IFRS 9 prevede un unico approccio per l'analisi e la classificazione di tutte le attività finanziarie, incluse quelle contenenti derivati incorporati. La classificazione e la relativa valutazione è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività.

L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano soddisfatte:

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

L'attività finanziaria è valutata al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo, se gli obiettivi del modello di gestione sono di detenere l'attività finanziaria al fine di ottenerne i relativi flussi di cassa contrattuali oppure di venderla.

È prevista, infine, la categoria residuale delle attività finanziarie valutate al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico, che include le attività detenute per la loro negoziazione.

Un'attività finanziaria che soddisfi i requisiti per essere classificata e valutata al costo ammortizzato può, in sede di rilevazione iniziale, essere designata come attività finanziaria al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico, se tale contabilizzazione consente di eliminare o ridurre significativamente l'asimmetria nella valutazione o nella rilevazione (c.d. "accounting mismatch"), che altrimenti risulterebbe dalla valutazione di attività o passività o dalla rilevazione dei relativi utili o perdite su basi differenti.

Inoltre, nel caso di investimenti in strumenti rappresentativi di capitale per i quali, pertanto, non risulti possibile l'iscrizione e la valutazione al costo ammortizzato, qualora si tratti di investimenti azionari non detenuti per finalità di trading, bensì di tipo strategico, l'IFRS 9 prevede che in sede di rilevazione iniziale l'entità possa scegliere irrevocabilmente di valutare gli stessi al *fair value*, con rilevazione delle successive variazioni nel conto economico complessivo senza riversamento a conto economico dell'eventuale plusvalenza o minusvalenza nel caso di cessione.

Quando le attività finanziarie possedute rispondono unicamente all'esigenza della Società di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali esse sono classificate nella categoria "Held to collect – HTC".

Nel caso in cui le attività finanziarie rispondano all'obiettivo della Società sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita esse sono classificate nella categoria "Held to collect and sell – HTC&S".

La Società non detiene e non ha detenuto nel corso del biennio strumenti finanziari derivati.

Finanziamenti e crediti

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

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

Fair value

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Perdita di valore su attività finanziarie

L'IFRS 9 definisce un nuovo modello di *impairment* delle attività finanziarie, con l'obiettivo di fornire informazioni utili agli utilizzatori del bilancio in merito alle relative perdite attese. Il modello, in particolare, richiede di verificare e rilevare le eventuali perdite attese in ogni momento della vita dello strumento e di aggiornare l'ammontare di perdite attese ad ogni data di bilancio, per riflettere le variazioni nel rischio di credito dello strumento; non è quindi più necessario che si verifichi un particolare evento ("trigger event") per dover procedere alla verifica e alla rilevazione delle perdite su crediti.

I test di *impairment* devono essere applicati a tutti gli strumenti finanziari, ad eccezione di quelli valutati al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico.

La Società applica l'approccio semplificato della *Provision Matrix* e registra le perdite attese su tutti i crediti commerciali in base alla durata residua, definendo una matrice per lo stanziamento basata sull'esperienza storica relativamente alle perdite su crediti, rettificata per tener conto di fattori previsionali specifici riferiti ai creditori ed all'ambiente economico (concetto di Expected Credit Loss – ECL).

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

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

Cancellazione attività finanziarie

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

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

Attività non correnti detenute per la vendita ed attività cessate

Le attività non correnti classificate come possedute per la vendita devono essere valutate al minore tra il valore contabile ed il *fair value* al netto dei costi di vendita. Sono classificate come tali se il loro valore contabile sarà recuperato con un'operazione di vendita anziché tramite il suo uso continuativo. Si considera rispettata questa condizione solo quando la vendita è altamente probabile e l'attività o il gruppo in dismissione è disponibile per una vendita immediata nelle sue attuali condizioni. La Direzione deve essersi impegnata alla vendita, il cui completamento dovrebbe essere previsto entro un anno dalla data della classificazione.

Nel conto economico e del periodo di confronto dell'anno precedente, gli utili e le perdite delle attività operative cessate sono rappresentate separatamente dagli utili e dalle perdite delle attività operative, sotto la linea dell'utile dopo le imposte, anche quando la Società mantiene dopo la vendita una quota di minoranza nella controllata. L'utile o la perdita risultanti, al netto delle imposte, sono esposti separatamente nel conto economico.

Immobili, impianti e macchinari e attività immateriali una volta classificati come posseduti per la vendita non devono più essere ammortizzati.

Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

I contratti di costruzione in corso di esecuzione sono valutati sulla base dei corrispettivi contrattuali maturati con ragionevole certezza in relazione all'avanzamento dei lavori mediante il criterio della percentuale di completamento, determinato attraverso la metodologia della misurazione fisica dei lavori eseguiti, così da attribuire i ricavi ed il risultato economico della commessa ai singoli esercizi di competenza in proporzione allo stato di avanzamento lavori. La differenza positiva o negativa tra il valore eseguito dei contratti e quello degli acconti ricevuti è iscritta rispettivamente nell'attivo o nel passivo della situazione patrimoniale - finanziaria, tenuto anche conto delle eventuali svalutazioni effettuate a fronte dei rischi connessi al mancato riconoscimento dei lavori eseguiti per conto dei committenti.

I ricavi di commessa, oltre ai corrispettivi contrattuali, includono le varianti, le revisioni dei prezzi, nonché eventuali *claims* nella misura in cui è probabile che essi rappresentino effettivi ricavi che possano essere determinati con attendibilità.

Nel caso in cui dall'espletamento delle attività di commessa sia prevista una perdita, questa è immediatamente iscritta in bilancio per intero, indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa.

Con specifico riferimento ai servizi di costruzione a favore del concedente afferenti al contratto di concessione di cui è titolare la Società, anche questi sono rilevati nel conto economico in base allo stato di avanzamento dei lavori, cioè la valutazione dei progressi verso l'adempimento completo dell'obbligazione di fare è adempiuta nel corso del tempo ("over time"). In particolare, i ricavi per i servizi di costruzione e/o miglioramento, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al *fair value*, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti, costituiti principalmente dai costi per i servizi esterni e dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività.

La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione è rappresentata da un'attività finanziaria o dalla concessione aeroportuale iscritta tra i Diritti concessori delle attività immateriali, come illustrato in tale paragrafo.

Rimanenze

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

Cassa e disponibilità liquide

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

Benefici per i dipendenti

I benefici garantiti ai dipendenti erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti (Trattamento di fine rapporto) o altri benefici a lungo termine (quali a titolo esemplificativo, Patti di Non concorrenza e Piani di Incentivazione a lungo termine) sono riconosciuti nel periodo di maturazione del diritto.

La passività relativa, al netto delle eventuali attività al servizio del piano, è determinata sulla base di ipotesi attuariali ed è rilevata per competenza, coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici; la valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti, utilizzando il metodo della proiezione unitaria del credito.

L'importo riflette non solo i debiti maturati alla data di chiusura del bilancio d'esercizio, ma anche i futuri incrementi salariali e le correlate dinamiche statistiche.

Le rivalutazioni, che comprendono gli utili e le perdite attuariali, le variazioni nell'effetto del massimale delle attività, esclusi gli interessi netti (non applicabile alla Società) ed il rendimento delle attività a servizio del piano (esclusi gli interessi netti), sono rilevate immediatamente nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria addebitando od accreditando gli utili portati a nuovo attraverso le altre componenti di conto economico complessivo nell'esercizio in cui si manifestano. Le rivalutazioni non sono riclassificate a conto economico negli esercizi successivi.

Il costo relativo alle prestazioni di lavoro passate è rilevato a conto economico alla data più remota tra le seguenti:

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

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

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

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

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

Fondi per rischi e oneri

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

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

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima, a volte con il supporto di esperti, dell'ammontare che l'impresa pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, l'accantonamento è oggetto di attualizzazione; l'incremento del fondo connesso al trascorrere del tempo è imputato a conto economico alla voce "Proventi e (Oneri) finanziari".

Quando la passività è relativa ad attività materiali (demolizione cespiti), il fondo è rilevato in contropartita all'attività a cui si riferisce; l'imputazione a conto economico avviene attraverso il processo di ammortamento.

I fondi sono periodicamente aggiornati per riflettere le variazioni delle stime dei costi, dei tempi di realizzazione e del tasso di attualizzazione; le revisioni di stima dei fondi sono imputate nella medesima voce di conto economico che ha precedentemente accolto l'accantonamento ovvero, quando la passività è relativa ad attività materiali, in contropartita all'attività a cui si riferisce.

Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali

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

Debiti commerciali e altre passività non finanziarie

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

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

Finanziamenti

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

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

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

Garanzie finanziarie passive

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

Cancellazione passività finanziarie

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

Rilevazione dei ricavi

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

1. Identificazione del contratto;
2. Identificazione delle performance obligation presenti nel contratto;
3. Determinazione del prezzo di vendita;
4. Allocazione del prezzo della transazione a ciascuna performance obligation individuata;
5. Rilevazione dei ricavi al momento del soddisfacimento della performance obligation.

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

La Società ha identificato le seguenti *revenue stream*:

1. Diritti aeroportuali
2. Subconcessioni/Locazioni commerciali e non
3. Parcheggi
4. Servizi di Costruzione
5. Altri.

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

Gli sconti commerciali, portati in diretta diminuzione dei ricavi, sono determinati sulla base dei contratti stipulati con le compagnie aeree e con i *tour operator*.

Le *royalties* sono contabilizzate per competenza secondo la sostanza degli accordi contrattuali e in ottemperanza all'IFRS 15.

In ottemperanza all'IFRS 16 i proventi da leasing derivanti da leasing operativi per i quali la Società riveste il ruolo di locatore sono rilevati in quote costanti lungo la durata del leasing, e sono inclusi tra i ricavi nel conto economico data la loro natura operativa. I costi iniziali di negoziazione sono aggiunti al valore contabile del bene locato e rilevati in base alla durata del contratto sulla medesima base dei proventi da locazione. I canoni o affitti variabili sono rilevati come ricavi nel periodo in cui maturano.

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

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

Rilevazione dei costi e delle spese

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

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

Imposte sul reddito

Imposte correnti

Le imposte correnti per l'esercizio in corso sono valutate all'importo che ci si attende di recuperare o corrispondere alle autorità fiscali. Le aliquote e la normativa fiscale utilizzate per calcolare l'importo sono quelle emanate o sostanzialmente emanate alla data di chiusura del bilancio d'esercizio. Le imposte correnti relative ad elementi rilevati direttamente a patrimonio sono rilevate direttamente a patrimonio e non nel conto economico. Gli Amministratori periodicamente valutano la posizione assunta nella dichiarazione dei redditi nei casi in cui le norme fiscali siano soggette ad interpretazioni e, ove appropriato, provvede a stanziare degli accantonamenti.

Si evidenzia che nel 2021 è stato rinnovato, per il triennio 2021-2023, il contratto di Consolidato Fiscale Nazionale, ai sensi degli articoli da 117 a 129 del D.P.R. n.917 del 26 dicembre 1986 (T.U.I.R), istituto a cui hanno aderito tutte le società del Gruppo e che permette la tassazione Ires a livello di Gruppo. Al 31 dicembre 2023 le società FFM e TAG hanno rilevato un credito Ires verso AdB per effetto dei maggiori acconti versati alla Capogruppo rispetto al debito complessivo per Ires dell'esercizio.

In questo ambito si evidenzia come la normativa relativa al c.d. Pillar 2 non risulta applicabile alla Società né alle sue controllate.

Imposte differite

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- IRES 24%
- IRAP 4,2% (in vigore nei confronti delle società di gestione aeroportuale).

Imposte indirette

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

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

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

Utile per azione

Base

L'utile/(perdita) per azione è calcolato quale rapporto tra il risultato economico della Società per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante l'esercizio, escludendo le eventuali azioni proprie.

Diluito

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

Dividendi e distribuzione di attività diverse dalle disponibilità liquide

La Società rileva una passività a fronte della distribuzione ai suoi azionisti di disponibilità liquide o di attività diverse dalle disponibilità liquide quando la distribuzione è adeguatamente autorizzata e non è più a discrezione della società. In base al diritto societario vigente in Europa, una distribuzione è autorizzata quando è approvata dagli azionisti. L'ammontare corrispondente è rilevato direttamente nel patrimonio netto.

Le distribuzioni di attività diverse dalle disponibilità liquide sono valutate al *fair value* delle attività da distribuire; le rideterminazioni del *fair value* sono rilevate direttamente nel patrimonio netto.

Nel momento in cui si procede al regolamento del dividendo pagabile, l'eventuale differenza tra il valore contabile delle attività distribuite e il valore contabile del dividendo pagabile viene rilevata nel prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati dalla Società

La Società ha applicato per la prima volta alcuni principi o modifiche che sono in vigore dal 1° gennaio 2023. La Società non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emessi ma non ancora in vigore.

IFRS 17 – Contratti Assicurativi compreso gli emendamenti del 25 giugno 2020

Nel maggio 2017 lo IASB ha emesso l'IFRS 17 Contratti assicurativi, un nuovo principio contabile per i contratti assicurativi che considera la rilevazione e la misurazione, la presentazione e l'informativa. L'IFRS 17 sostituisce l'IFRS 4 Contratti assicurativi emesso nel 2005. L'IFRS 17 si applica a tutti i tipi di contratti assicurativi (ad es. vita, danni, assicurazione diretta e riassicurazione), indipendentemente dal tipo di entità che li emette, così come ad alcune garanzie e strumenti finanziari con caratteristiche di partecipazione discrezionale; sono applicabili alcune eccezioni all'ambito di applicazione. L'obiettivo generale dell'IFRS 17 è quello di fornire un modello contabile per i contratti assicurativi più utile e coerente per gli assicuratori. Contrariamente ai requisiti dell'IFRS 4, che si basano in gran parte sul mantenimento dei precedenti principi contabili locali, l'IFRS 17 fornisce un modello completo per i contratti assicurativi, che copre tutti gli aspetti contabili rilevanti. L'IFRS 17 si basa su un modello generale, integrato da:

- Un adattamento specifico per i contratti con caratteristiche di partecipazione diretta (l'approccio della commissione variabile)

- Un approccio semplificato (l'approccio dell'allocazione del premio) principalmente per i contratti di breve durata.

Le modifiche non hanno avuto alcun impatto sul bilancio della Società.

Modifiche all'IFRS 17: Insurance Contracts: Initial application of IFRS 17 and IFRS 9 – Comparative information

Lo IASB ha pubblicato in data 9 dicembre 2021 una modifica al presente principio. La modifica è un'opzione di transizione relativa alle informazioni comparative sulle attività finanziarie presentate in sede di prima applicazione dell'IFRS 17. La modifica ha lo scopo di aiutare le entità ad evitare disallineamenti contabili temporanei tra attività finanziarie e passività dei contratti assicurativi, e quindi a migliorare l'utilità delle informazioni comparative per utilizzatori di rendiconti finanziari. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2023. Questo principio non si applica alla Società.

Definition of Accounting Estimates – Amendments to IAS 8

Le modifiche allo IAS 8 chiariscono la distinzione tra cambiamenti di stime contabili, cambiamenti di principi contabili e correzione di errori. Chiariscono inoltre in che modo le entità utilizzano le tecniche di valutazione e gli input per sviluppare le stime contabili.

Le modifiche non hanno avuto alcun impatto sul bilancio della Società.

Disclosure of Accounting Policies - Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2

Le modifiche allo IAS 1 e all'IFRS Practice Statement 2 Making Materiality Judgements forniscono indicazioni ed esempi per aiutare le entità ad applicare i giudizi significativi all'informativa sui principi contabili. Le modifiche mirano ad aiutare le entità a fornire informazioni sui principi contabili più utili sostituendo l'obbligo per le entità di divulgare i propri principi contabili "significativi" con l'obbligo di divulgare i propri principi contabili "materiali" e aggiungendo una guida su come le entità applicano il concetto di materialità nel prendere decisioni in merito all'informativa sui principi contabili.

Le modifiche hanno avuto un impatto sull'informativa dei principi contabili della Società, ma non sulla misurazione, rilevazione e presentazione degli elementi del bilancio della Società.

Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction – Amendments to IAS 12

Le modifiche allo IAS 12 Imposte sul reddito restringono l'ambito di applicazione dell'eccezione alla rilevazione iniziale, in modo che non si applichi più alle transazioni che danno origine a differenze temporanee tassabili e deducibili in egual misura come le locazioni e le passività per lo smantellamento. Le modifiche non hanno avuto alcun impatto sul bilancio della Società.

International Tax Reform – Pillar Two Model Rules – Amendments of IAS 12

Le modifiche al principio IAS 12 sono state introdotte per rispondere ai regolamenti BEPS Pillar Two rules dell'OCSE ed includono:

- ▶ Un'esenzione obbligatoria temporanea alla rilevazione e requisiti di informativa per le imposte differite che derivano dall'implementazione nelle giurisdizioni dei regolamenti Pillar Two rules; e

- ▶ I requisiti di informativa per le entità coinvolte per aiutare gli utilizzatori del bilancio a meglio comprendere gli impatti sulle imposte sul reddito che derivano da tale legislazione, in particolare prima dell'effettiva data di entrata in vigore.

L'esenzione obbligatoria temporanea – per il cui utilizzo è richiesto di darne informativa – è immediatamente applicabile. I rimanenti requisiti di informativa si applicano per gli esercizi che iniziano l'1° gennaio 2023 o successivamente, ma non per i periodi intermedi antecedenti il 31 dicembre 2023.

La modifica non ha impatti sul bilancio consolidato del Gruppo in quanto il Gruppo non risulta essere coinvolto dai regolamenti Pillar Two rules in quanto i propri ricavi risultano essere inferiori ai 750 milioni di euro/annui.

Nuovi principi contabili ed emendamenti non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dalla Società

Sono di seguito illustrati i principi e le interpretazioni che, alla data di redazione della presente relazione finanziaria, erano già stati emanati, ma non erano ancora in vigore. La Società intende adottare questi principi ed interpretazioni, se applicabili, quando entreranno in vigore. Non ci si aspettano impatti materiali per la Società con riferimento a tali principi ed emendamenti.

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

Il 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento allo IAS 1 che mira a chiarire uno dei criteri dello IAS 1 per la classificazione di una passività come non corrente ovvero il requisito che l'entità deve avere il diritto di differire il regolamento della passività per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento del bilancio. La modifica include:

- ✓ l'indicazione che il diritto di differire il regolamento deve esistere alla data di Bilancio;
- ✓ un chiarimento in merito al fatto che la classificazione non è influenzata dalle intenzioni o aspettative del management circa la possibilità di utilizzare il diritto di differimento;
- ✓ un chiarimento su come le condizioni del finanziamento influenzano la classificazione e;
- ✓ un chiarimento sui requisiti per la classificazione di passività che una entità intende regolare o potrebbe regolare mediante emissione di propri strumenti di capitale.

Inoltre, in data 31 ottobre 2022, lo IASB ha pubblicato delle modifiche che riguardano passività non correnti soggetto a condizioni. Solo le clausole di una passività derivante da un accordo di finanziamento, che un'entità deve rispettare entro la data di riferimento del bilancio influenzano la classificazione di tale passività come corrente o non corrente.

Il nuovo emendamento si applica a partire dal 1° gennaio 2024 o successivamente, e dovrà essere applicato retroattivamente. La Società sta al momento valutando eventuali impatti di tali modifiche.

Modifiche all'IFRS 16: Lease Liability in a Sale and Leaseback

Il 22 settembre 2022, lo IASB ha emesso una modifica al presente principio che specifica i requisiti che un venditore-locatario utilizza per misurare la passività del leasing derivante da una vendita e operazione di leaseback, per garantire che il venditore-locatario non riconosca alcun importo dell'utile o della perdita che si riferisce al diritto d'uso che conserva. L'emendamento è volto a migliorare i requisiti per le operazioni di vendita e retrolocazione nell'IFRS 16 ma non modifica la contabilizzazione dei leasing non correlati alle operazioni di vendita e retrolocazione. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2024, è permessa l'applicazione anticipata.

Modifiche allo IAS 7 Rendiconto Finanziario e l'IFRS 7 Strumenti Finanziari: Informazioni Integrative: Accordi di Reverse Factoring

Il 25 maggio 2023, lo IASB ha emesso le modifiche dello IAS 7 Rendiconto Finanziario e IFRS 7 Strumenti Finanziari: Informazioni Integrative, per chiarire le caratteristiche dei contratti di *reverse factoring* e richiedere di fornire ulteriore informativa di tali accordi. I requisiti di informativi inclusi nelle modifiche

hanno l'obiettivo di assistere gli utilizzatori di bilancio nel comprendere gli effetti sulle passività, flussi di cassa ed esposizione al rischio di liquidità di un'entità degli accordi di *reverse factoring*.

Le modifiche saranno efficaci per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2024 o successivamente. È permessa l'applicazione anticipata e di tale fatto è necessario dare informativa

Non ci si aspetta che tali modifiche abbiano un impatto materiale sul bilancio della Società.

Modifiche allo IAS 21 Effetti delle variazioni dei cambi delle valute estere: Mancanza di scambiabilità

Il 15 agosto 2023, lo IASB ha emesso le modifiche dello IAS 21 che specifica in che modo un'entità deve valutare se una valuta è scambiabile e come deve determinare un tasso di cambio a pronti quando manca la scambiabilità.

Una valuta è considerata scambiabile in un'altra valuta quando l'entità è in grado di ottenere l'altra valuta entro un periodo di tempo che consente un normale ritardo amministrativo e attraverso un mercato o un meccanismo di cambio in cui un'operazione di scambio creerebbe diritti e obbligazioni azionabili.

Se una valuta non è scambiabile in un'altra valuta, l'entità è tenuta a stimare il tasso di cambio a pronti alla data di valutazione. L'obiettivo di un'entità nella stima del tasso di cambio a pronti è quello di riflettere il tasso al quale un'operazione di cambio ordinata avrebbe luogo alla data di valutazione tra gli operatori di mercato nelle condizioni economiche prevalenti. Le modifiche rilevano che un'entità può utilizzare un tasso di cambio osservabile senza aggiustamenti o altre tecniche di stima.

Quando un'entità stima un tasso di cambio a pronti perché una valuta non è scambiabile in un'altra valuta, essa fornisce informazioni che consentono agli utilizzatori del suo bilancio di comprendere in che modo la valuta non scambiabile nell'altra valuta influisce, o si prevede che influirà, sul risultato economico, sulla situazione finanziaria e sui flussi finanziari dell'entità.

Le modifiche saranno efficaci per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2025 o successivamente. È permessa l'applicazione anticipata e di tale fatto è necessario dare informativa.

Non ci si aspetta che tali modifiche abbiano un impatto materiale sul bilancio della Società.

Valutazioni discrezionali e stime contabili significative

La redazione del bilancio richiede l'elaborazione di stime e valutazioni che si riflettono nei valori contabili della attività e delle passività nonché nelle informazioni fornite nelle note illustrate anche in relazione alle attività e passività potenziali alla data di chiusura del bilancio. I risultati effettivi del periodo rilevati successivamente potrebbero differire da tali stime; peraltro le stime e le assunzioni sono riviste e aggiornate periodicamente e gli effetti derivanti da ogni loro variazione sono immediatamente riflessi in bilancio. La Società ha basato le proprie stime ed assunzioni su parametri disponibili al momento della preparazione del bilancio.

Impatti sulle stime dei fattori oggetto della raccomandazione ESMA del 25 Ottobre 2023

In questo ambito si evidenzia altresì come l'ESMA (European Securities and Markets Authority) nelle sue European Common Enforcement Priorities del 25 ottobre 2023, abbia evidenziato 2 aree (cambiamento climatico e contesto macroeconomico) che gli emittenti devono valutare con particolare attenzione nella predisposizione del bilancio. Tra questi i fattori forieri di possibili impatti sul settore in cui opera la Società sono:

- il rischio di dover sostenere esborsi non previsti al fine di perseguire l'obiettivo net zero carbon;
- il rischio di una progressiva erosione del traffico aereo a corto raggio per effetto di nuove normative e/o di cambiamenti di abitudine dei singoli viaggiatori volti a preferire su queste tratte brevi alternative a minor impatto ambientale.
- i rischi connessi a accantonamenti e/o investimenti che ne dovessero derivare da eventi atmosferici particolarmente intensi e non previsti (forti precipitazioni ad alta intensità, grandinate, ondate di calore);
- il rischio, sempre connesso all'impatto ambientale in senso lato, connesso al tema più dettagliatamente descritto al paragrafo "Restrizioni operative ed altri rischi conseguenti al superamento dei limiti di zonizzazione acustica aeroportuale" della Relazione sulla Gestione, cui si rimanda;
- il rischio di variabilità dei tassi di inflazione e dei connessi tassi di interesse.

a) IFRIC 12 – Accordi per servizi in concessione

Con riferimento al rischio di variabilità dei tassi di inflazione e dei connessi tassi di interesse, le previsioni utilizzate ai fini dell'attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, utilizzano tassi di sconto che già riflettono le più aggiornate stime sul futuro andamento dei tassi e dell'inflazione.

b) IFRS 9 Finanziamenti e prestiti obbligazionari

Con riferimento al rischio di variabilità dei tassi di inflazione e dei connessi tassi di interesse, le previsioni utilizzate ai fini dell'impairment test sui diritti di concessione svolto ai sensi dello IAS 36, dell'attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e del credito da Terminal Value, utilizzano tassi di sconto che già riflettono le più aggiornate stime sul futuro andamento dei tassi e dell'inflazione.

c) IAS 37 - Accantonamenti, passività e attività potenziali

La legislazione introdotta in risposta ai cambiamenti climatici può dar luogo a nuovi obblighi che prima non esistevano. Il Gruppo si è dotato, a tale scopo, di una politica ambientale che descrive la sua adesione a pratiche di contenimento e riduzione dell'impatto ambientale anche oltre i limiti di legge, pur non compromettendo la tutela di altri interessi generali previsti dalla concessione; la piena realizzazione di questa politica, finalizzata anche alla riduzione delle emissioni di CO₂, contempla anche interventi di efficienza energetica.

Alla luce del sistema regolatorio, la direzione aziendale ha valutato che tali politiche non comportano l'esigenza di rilevare passività precedentemente non iscritte.

L'unico accantonamento aggiuntivo deciso nell'anno a seguito di una rivisitazione critica degli accantonamenti espressi in bilancio con riferimento alle tematiche connesse all'impatto ambientale dell'Aeroporto è l'accantonamento relativo all'impegno assunto dal vertice della Società a istituire un fondo pluriennale a supporto di interventi di insonorizzazione degli edifici residenziali maggiormente esposti all'impatto acustico delle operazioni aeroportuali, meglio descritto al paragrafo 16. *Fondi per rischi e oneri (non corrente e corrente)*, cui si rimanda.

d) IAS 36- Riduzione di valore delle attività

Si rimanda a quanto indicato alla Nota 1-Attività Immateriali.

Come accuratamente descritto nel paragrafo “Verifica della recuperabilità del valore delle attività o di gruppi di attività”, pur considerando tali fattori, l’impairment test e le relative *sensitivity* non hanno rilevato evidenze di impairment loss.

Stime significative

Anche alla luce delle considerazioni di cui sopra, le stime maggiorente significative risultano essere le seguenti:

a) Impairment test

Il Gruppo fornisce in Nota al paragrafo “Verifica della recuperabilità del valore delle attività o di gruppi di attività” le stime e le assunzioni rilevanti ai fini dell’esercizio di Impairment Test alla chiusura di bilancio, principalmente riferibili a volumi di traffico, modelli tariffari e contesto macroeconomico.

b) Fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali

La società fornisce in Nota al paragrafo “15. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente e corrente)” il dettaglio relativamente al fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali il quale accoglie alla data di fine esercizio, coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, gli accantonamenti relativi alle manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell’infrastruttura aeroportuale. La stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali richiede pertanto un giudizio tecnico professionale complesso, in particolare in relazione alla natura dei costi da sostenere, al loro ammontare e alla tempistica degli interventi previsti.

c) Imposte anticipate

La società fornisce in Nota al paragrafo “5. Imposte differite attive” il dettaglio delle imposte anticipate del periodo e la loro consistenza patrimoniale. La recuperabilità delle imposte anticipate si basa sulla previsione di imponibili fiscali così come desunti dalle previsioni economico-finanziarie del Gruppo.

d) Fair value degli investimenti immobiliari

La Società contabilizza i propri investimenti immobiliari al costo. Tale valore è mantenuto fintanto che approssima il *fair value* degli investimenti immobiliari data la particolare natura degli stessi (assenza di un mercato attivo comparabile).

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

ATTIVITÀ

1. Attività Immateriali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Diritti di concessione	220.770	201.573	19.197
Software, licenze e diritti simili	861	765	96
Altre attività immateriali	40	45	(5)
Altre attività immateriali in corso	579	580	(1)
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	222.250	202.963	19.287

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività immateriali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 con relativo confronto con l'esercizio precedente per singola categoria di attività immateriale.

in migliaia di euro	31.12.2022			Movimentazione del periodo				al 31.12.2023		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/ Svalutazioni/ Riclassifiche	Decreimento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	262.123	(60.550)	201.573	27.079	(7.829)	(70)	17	289.132	(68.362)	220.770
Software, licenze e diritti simili	15.312	(14.547)	765	781	(686)	0	1	16.093	(15.232)	861
Altre attività immateriali	100	(55)	45	0	(5)	0	0	100	(60)	40
Certificati energetici	0	0	0	50	0	(50)	0	0	0	0
Altre attività immateriali in corso	580	0	580	(1)	0	0	0	579	0	579
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	278.115	(75.152)	202.963	27.909	(8.520)	(120)	18	305.904	(83.654)	222.250

Al 31 dicembre 2023, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 27 milioni di Euro al lordo degli ammortamenti di periodo (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) e al netto del Terminal Value su tali *asset* ovvero del valore di subentro ex art.703 del cod. nav. iscritto alla voce “4. Altre attività finanziarie non correnti” al valore rivalutato al termine della concessione e attualizzato al 31 dicembre 2023 per 2,2 milioni di Euro.

La crescita dei Diritti di concessione è principalmente dovuta a:

- la realizzazione di un nuovo piazzale di sosta per aeromobili per aviazione commerciale. Trattasi dei lavori di ampliamento del piazzale Apron 3, parzialmente entrato in esercizio nel terzo trimestre 2023, di collegamento con il piazzale dedicato all’Aviazione Generale (Apron 4) e della riqualifica dell’Apron 1. Al 31 dicembre 2023 quest’ultimo intervento e ulteriori investimenti collegati all’Apron 3 quali l’installazione di nuovi AVL (Aiuti Visivi Luminosi) e la realizzazione di un nuovo impianto carburante per i voli dell’Aviazione Generale, sono iscritti tra i Diritti di concessione in corso di realizzazione;
- il pagamento delle indennità di esproprio per la realizzazione di una fascia boscata a nord dell’aeroporto quale opera di compensazione ambientale, comprensiva di un percorso ciclabile fruibile dalla collettività, di estensione pari a 40 ettari;
- la rifunzionalizzazione dell’area cargo;
- la riconfigurazione del curbside del primo piano del Terminal;
- la realizzazione di un nuovo impianto di laminazione delle acque di dilavamento dell’aeroporto, in sostituzione del bacino esistente denominato “Cava Olmi”;
- l’adeguamento del sistema di evacuazione fumi e calore del Terminal.

oltre ad altri investimenti per il cui approfondimento si rimanda al paragrafo Investimenti della Relazione sulla gestione.

L’importo comprende, infine, anticipazioni lavori per complessivi 1,3 milioni di Euro relativi alla riconfigurazione della sala partenze e dell’area security.

L’ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 7,8 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione.

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento, al lordo degli ammortamenti di periodo, di 0,8 milioni di Euro che riguarda principalmente gli investimenti per lo sviluppo e l’implementazione di una piattaforma API - Application Programming Interface legata al Piano Innovazione e del Datawarehouse/Business Intelligence.

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

Il Capitale Investito Netto, principalmente, principalmente composto dai Diritti di Concessione è sottoposto a *impairment test* almeno una volta l’anno in corrispondenza dell’approvazione del bilancio e anche periodicamente al verificarsi di indicatori interni ed esterni di riduzione del valore di tali attività al fine di valutare l’esistenza di eventuali perdite durevoli di valore.

Relativamente all’annualità 2023 la Società ha aggiornato il test di *impairment* al fine di valutare l’esistenza di eventuali perdite durevoli di valore con riferimento al Capitale Investito Netto, principalmente composto dai Diritti di Concessione; si riporta nel seguito una breve sintesi dell’argomento rimandando per approfondimenti alla nota 1 del Bilancio consolidato.

Il test, così come definito dallo IAS 36, avviene confrontando il valore contabile (*carrying value*) dell'attività o del gruppo di attività componenti l'unità generatrice di flussi finanziari (C.G.U.) con il valore recuperabile della stessa, dato dal valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dal gruppo di attività componenti la C.G.U. (valore d'uso).

Ai fini dell'esecuzione del test di *impairment* la Società ha determinato un'unica CGU coincidente con il Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.. La metodologia e le assunzioni relative al test di *impairment* sono state approvate dal Consiglio di Amministrazione del 6 marzo 2024.

Per l'elaborazione del test sono state utilizzate delle previsioni economico-finanziarie esplicite per il periodo 2024-2046 che includono, nelle previsioni economico-finanziarie relative al 2046, il "Terminal Value" quale flusso di cassa previsto ai sensi dello IAS 36 par.39 lett c) per la dismissione delle attività al termine della concessione cui la Società ha diritto su base normativa (art.703 del Codice della Navigazione).

Il metodo utilizzato si basa sul presupposto che il valore del capitale economico di un'azienda ad una certa data, nel presente caso il 31 dicembre 2023, sia rappresentato dalla somma algebrica dei seguenti elementi:

- valore "operativo", pari al valore attuale dei flussi di cassa prodotti dalla gestione operativa dell'azienda in un arco di tempo definito compreso il flusso di cassa attualizzato del credito da Terminal Value stimato al termine della concessione (periodo di proiezione esplicita; nel presente caso esso coincide con la fine della concessione aeroportuale prevista per il 2046);
- valore delle attività accessorie non strategiche o strumentali alla data di riferimento. Si precisa che non vi sono attività accessorie non strategiche o non strumentali incluse nelle proiezioni.

I flussi di cassa di natura operativa sono stati attualizzati mediante l'utilizzo del UDCF (*Unlevered Discounted Cash Flow*) ad un tasso pari alla media ponderata del costo del debito e dei mezzi propri (WACC - *Weighted Average Cost of Capital*), pari al 7,54%,

Il test di *impairment* effettuato non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività.

Anche in considerazione del fatto che il carrying amount del bilancio d'esercizio e del bilancio consolidato risultano sostanzialmente allineati, per ogni altra considerazione, ivi incluse le necessarie sensitivity, si rimanda a quanto descritto alla nota 1 del Bilancio consolidato.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.076	3.235	(159)
Macchinari, attrezzature e impianti	1.613	1.754	(141)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.728	1.517	211
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	911	809	102
Investimenti Immobiliari	1.617	1.617	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	11.708	11.695	13
Terreni in leasing	253	560	(307)
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in leasing	0	0	0
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	161	257	(96)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	124	188	(64)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	538	1.005	(467)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	12.246	12.700	(454)

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività materiali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 con relativo confronto per l'esercizio precedente per singola categoria di attività materiale.

in migliaia di euro	31.12.2022			Movimentazione del periodo				al 31.12.2023		
	Costo storico	Fondo Ammortamento /Fondo svalutazione (*)	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/ Svalutazioni/ Riclassificazioni	Decreimento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento/ Fondo svalutazione (*)	Valore di Bilancio
Terreni	2.763	0	2.763	0	0	0	0	2.763	0	2.763
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	8.987	(5.752)	3.235	334	(300)	(199)	6	9.122	(6.046)	3.076
Macchinari, attrezzature e impianti	15.321	(13.567)	1.754	455	(593)	(309)	306	15.467	(13.854)	1.613
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	10.854	(9.337)	1.517	761	(567)	(160)	177	11.455	(9.727)	1.728
Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	809	0	809	541	0	(439)	0	911	0	911
Investimenti Immobiliari	4.732	(3.115)	1.617	0	0	0	0	4.732	(3.115)	1.617
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	43.466	(31.771)	11.695	2.091	(1.460)	(1.107)	489	44.450	(32.742)	11.708
Terreni in leasing	1.902	(1.342)	560	10	(344)	27	0	1.939	(1.686)	253
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in Leasing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	403	(146)	257	17	(113)	0	0	420	(259)	161
Mobili, macch.per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	451	(263)	188	25	(90)	1	0	477	(353)	124
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	2.756	(1.751)	1.005	52	(547)	28	0	2.836	(2.298)	538
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	46.222	(33.522)	12.700	2.143	(2.007)	(1.079)	489	47.286	(35.040)	12.246

(*) il Fondo svalutazione è relativo alla sola voce Investimenti Immobiliari

Al 31 dicembre 2023 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 2,1 milioni di Euro e riguarda prevalentemente l'acquisto di una macchina radiogena per i controlli di sicurezza, un mezzo per le attività di manovra in piazzale, un trattore per lo sfalcio erba in air side, sette veicoli elettrici, una struttura per l'accodamento dei passeggeri oltre a computer, hardware e attrezzatura 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 la Società 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 31 dicembre 2023 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 del compendio immobiliare di proprietà della Società destinato alla realizzazione di investimenti immobiliari. Tale investimento è stato iscritto inizialmente al costo di acquisto, valutato successivamente al fair value, aggiornato periodicamente mediante valutazioni commissionate dalla Società.

Nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2022 sulla base della valutazione affidata ad un perito esterno a supporto della valorizzazione al *fair value*, il valore di tale compendio immobiliare è stato svalutato. Alla data di redazione del presente bilancio si conferma la suddetta valutazione non essendo stati riscontrati indicatori di *impairment*.

3. Partecipazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle partecipazioni al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2022	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 31.12.2023
Partecipazioni in società controllate	3.147	0	0	0	3.147
Altre partecipazioni	117	0	0	(75)	42
TOTALE PARTECIPAZIONI	3.264	0	0	(75)	3.189

La seguente tabella mostra il dettaglio delle partecipazioni in società controllate al termine dei due esercizi a confronto:

in migliaia di euro	Quota	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Fast Freight Marconi Spa	100%	597	597	0
Tag Bologna Srl	100%	2.550	2.550	0
TOTALE PARTECIPAZIONI IN SOCIETA' CONTROLLATE		3.147	3.147	0

Infine la seguente tabella mostra il dettaglio delle partecipazioni in altre società nei due esercizi a confronto:

in migliaia di euro	Quota	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Consorzio Energia Fiera District	7,14%	2	2	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
Bologna Welcome Srl	10%	40	40	0
Urban V. Spa	5%	0	75	(75)
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		42	117	(75)

UrbanV Spa è una società costituita nel giugno 2022 da Aeroporti di Roma, Aeroporto di Venezia e Aeroports de la Cote d'Azur per lo sviluppo internazionale della urban air mobility. Adb ha acquistato una quota del 5% da Aeroporti di Roma a fine 2022 per un importo complessivo di 75 mila Euro che è stato integralmente svalutato al 31 dicembre 2023 per effetto delle perdite rilevate dalla società al 30 novembre 2023 con conseguente provvedimento, ai sensi dell'art.2447 del Codice Civile, di azzeramento del Capitale Sociale e contestuale aumento dello stesso a 100 mila Euro, come deliberato dall'Assemblea dei Soci di UrbanV del 30 gennaio 2024.

L'operazione di ricapitalizzazione, oltre all'aumento di Capitale Sociale a pagamento per 100 mila Euro, prevede un prezzo di sottoscrizione complessivo per 4 milioni di Euro da destinare a nominale per 100 mila Euro ed a riserva sovrapprezzo per 3,9 milioni di Euro, inscindibile per 50 mila Euro con ulteriore conseguente ripianamento integrale delle perdite e scindibile per l'ulteriore importo di 50 mila Euro. Adb ha aderito all'operazione con un versamento di 200 mila Euro nel mese di febbraio 2024 di cui 5 mila Euro a Capitale Sociale e 195 mila Euro a Riserva Sovrapprezzo emissioni azioni.

Si riporta di seguito il dettaglio delle partecipazioni detenute al 31 dicembre 2023, con indicazione della quota posseduta e del relativo valore di carico.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Sede</i>	<i>Valuta</i>	<i>Quota % Partecipazione</i>	<i>Capitale Sociale 31.12.2023</i>	<i>Utile (perdita) d'esercizio 2023</i>	<i>Patrimonio Netto 31.12.2023</i>	<i>Quota Patrimonio Netto 31.12.2023</i>	<i>Valore di Carico</i>	<i>Differenza</i>
Fast Freight Marconi Spa	Bologna	Euro	100%	520	547	7.103	7.103	597	6.506
Tag Bologna Srl (1)	Bologna	Euro	100%	316	459	2.480	2.480	2.550	(70)
TOTALE PARTECIPAZIONI IN SOCIETA' CONTROLLATE									3.147

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Sede</i>	<i>Valuta</i>	<i>Quota % Partecipazione</i>	<i>Capitale Sociale 31.12.2023</i>	<i>Utile (perdita) d'esercizio 2023</i>	<i>Patrimonio Netto 31.12.2023</i>	<i>Quota Patrimonio Netto 31.12.2023</i>	<i>Valore di Carico</i>	<i>Differenza</i>
Consorzio Energia Fiera District (2)	Bologna	Euro	7,14%	33	0	33	2	2	0
CAAF dell'Industria Spa (3)	Bologna	Euro	0,07%	367	1	563	0,39	0,30	0,09
Bologna Welcome Srl (3)	Bologna	Euro	10%	310	104	1.073	107	40	67
Urban V. Spa	Roma	Euro	5%	50	(1.406)	(332)	(17)	0	(17)
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI									42

- (1) Il differenziale negativo relativo alla controllata TAG Bologna S.r.l. non è considerato una perdita durevole di valore.
- (2) L'assemblea del Consorzio Energia Fiera District del 20 febbraio 2024 ha approvato il bilancio 2023 e deliberato l'anticipato scioglimento e la messa in liquidazione del Consorzio.
- (3) I dati relativi al patrimonio netto e al risultato di esercizio del CAAF dell'Industria Spa e di Bologna Welcome S.r.l. sono relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022.

Adb, infine, fa parte della rete di imprese “Comunità Aziende Pari Opportunità” (CAPOD) insieme ad altre importanti aziende del territorio per collaborare, scambiare informazioni o prestazioni al fine di accrescere, individualmente e collettivamente, la propria capacità innovativa e la propria competitività sul mercato nazionale ed internazionale. La quota di partecipazione al fondo patrimoniale comune è di 1.500 Euro per ciascuna azienda aderente.

4. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2022	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi /Riclassifiche	Svalutazioni	al 31.12.2023
Credito da Terminal Value	1.553	2.523	0	0	4.076
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	12.426	2.523	0	0	14.949

Al 31 dicembre 2023 la voce “Altre attività finanziarie non correnti” è formata da:

- 4,1 milioni di Euro dal credito da Terminal Value sugli investimenti in diritti di concessione e sugli interventi a fondo di rinnovo sulle 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 e per gli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, il gestore aeroportuale riceverà dal subentrante, alla scadenza della concessione, un importo, pari al valore residuo a tale data dell'investimento stesso calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria.
- 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 della Società sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita dell'attività finanziaria. Ai sensi del principio contabile IFRS 9, trattandosi di strumento partecipativo di capitale, l'attività finanziaria è valutata al fair value through profit or loss. Nel caso di specie, considerata la difficoltà di misurazione del fair value di tale Strumento Finanziario Partecipativo, le valutazioni successive di tale SFP avvengono al costo quale miglior stima di fair value; in ragione dell'ampio range di valori che può assumere il fair value dello strumento nell'ambito di una valutazione basata sul valore attuale dei flussi finanziari attesi in un periodo molto ampio quale quello della concessione aeroportuale, tale analisi è utilizzata solo al fine di identificare possibili perdite di valore. Relativamente alla valutazione dello Strumento Finanziario Partecipativo al 31 dicembre 2023 non è stata apportata nessuna variazione in quanto i risultati comunicati dalla concessionaria in termini di numero di passeggeri e di ricavi per biglietti venduti sono positivi e superiori alle previsioni del piano economico-finanziario. Considerato, in ogni caso, che il volume di passeggeri del People Mover è correlato al volume di passeggeri dell'aeroporto, è stata effettuata un'analisi in merito alla recuperabilità dello strumento finanziario partecipativo in Marconi Express in coerenza con le sensitivity effettuate dalla Società per la verifica della recuperabilità del valore dei Diritti di Concessione (rif. nota 1). Sulla base di questi elementi il Gruppo ritiene che non vi siano evidenze di indicatori di impairment loss da rilevare sul valore dello strumento partecipativo al 31 dicembre 2023.

5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 31.12.2023
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	9.794	1.907	(5.058)	6.643

Le principali differenze temporanee su cui sono iscritte le imposte anticipate sono dettagliate nella tabella che segue.

In particolare:

- la voce "Altri costi a deducibilità IRES differita" include principalmente i costi di manutenzione di cui all'art. 107 del TUIR, deducibili in esercizi successivi;
- la voce "Accantonamenti a fiscali differita" include principalmente fondi per contenziosi e oneri futuri deducibili in esercizi successivi;
- la voce "Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali" la quota del fondo non dedotta, oltre alla quota deducibile in esercizi successivi.

Il decremento registrato nell'esercizio in chiusura è ascrivibile principalmente all'utilizzo, in deduzione del reddito realizzato nel periodo, dell'intera perdita fiscale residua pregressa relativa alle annualità 2020 e 2021.

La recuperabilità delle imposte anticipate si basa sulla previsione di imponibili fiscali così come desunti dalle previsioni economico-finanziarie 2024-2028 approvate dal Consiglio di Amministrazione del 6 marzo 2024 ed è quindi attendibilmente imputabile alle previsioni sottese derivanti dalle più aggiornate proiezioni economiche della Società.

Ires	Imponibile				Imposta				
	in migliaia di euro	al 31.12.2022	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2023
Altri costi a deducibilità IRES differita	5.836	3.182	(1.907)		7.111	1.401	764	(458)	1.707
F.do svalutazione crediti	2.324	102	(754)		1.672	558	24	(181)	401
Accantonamenti IRES a fiscalità differita	1.169	3.502	(9)		4.662	280	841	(2)	1.119
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	11.675	0	(681)		10.994	2.802	0	(164)	2.638
Ammort.Diritti di concessione Accordo ENAC - ENAV	167	0	(13)		154	40	0	(3)	37
Attualizzazione Fondo TFR+ altri costi personale a Lungo Termine	208	84	(60)		232	50	20	(14)	56
Perdite fiscali illimitatamente riportabili	17.030	0	(17.030)		0	4.087	0	(4.087)	0
Totale Ires	38.409	6.870	(20.454)		24.825	9.218	1.649	(4.909)	5.958

Irap	Imponibile				Imposta				
	in migliaia di euro	al 31.12.2022	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2023
Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	6	1.908	0		1.914	1	80	0	81
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	13.002	4.176	(3.195)		13.983	546	175	(134)	587
Ammort.Diritti di concessione Accordo ENAC - ENAV	95	0	(13)		82	4	0	(1)	3
Attualizzazione altri costi personale a Lungo Termine	208	84	(60)		232	9	3	(2)	10
Totale Irap	13.311	6.168	(3.268)		16.211	560	258	(137)	681

Nella tabella seguente vengono riportati i crediti d'imposta per la fruizione dei benefici fiscali in relazione ad investimenti di riqualifica energetica effettuati nei precedenti esercizi ed il relativo utilizzo effettuato nell'esercizio.

Altri	Credito d'Imposta				
	in migliaia di euro	al 31.12.2022	Incrementi	Utilizzi/Rettifiche	al 31.12.2023
Altri Crediti		16	0	(12)	4
Totale "Altri Crediti"	16	0	(12)	4	
Totale Imposte Anticipate	9.794	1.907	(5.058)	6.643	

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Depositi cauzionali	54	52	2
Ratei e risconti attivi non correnti	42	42	0
Crediti tributari non correnti	50	127	(77)
AL TRE ATTIVITA' NON CORRENTI	146	221	(75)

La voce "crediti tributari non correnti" che accoglie la variazione più significativa di questa categoria, riguarda principalmente il credito d'imposta esigibile oltre l'esercizio successivo per:

- investimenti in beni strumentali 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;
- attività di ricerca, sviluppo, innovazione tecnologica ai sensi dell'art. 1, commi 198 - 209 della Legge 27 dicembre 2019, n. 160 successive modificazioni ed integrazioni.

Gli utilizzi dell'esercizio attengono al riassorbimento delle quote 2023 dei contributi suddetti.

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo	587	524	63
Rimanenze di Prodotti Finiti	219	293	(74)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	806	817	(11)

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 liquido antigelo per lo sbrinamento degli aeromobili. Al 31 dicembre 2023 si rileva un decremento di quest'ultima voce e, in parallelo, un aumento del liquido antigelo per lo sbrinamento della pista e dei beni di consumo

8. Crediti commerciali

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

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Crediti commerciali	19.858	14.027	5.831
Fondo svalutazione	(1.732)	(2.363)	631
CREDITI COMMERCIALI	18.126	11.664	6.462

Al 31 dicembre 2023 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere, ammontano a 19,9 milioni di Euro ed evidenziano un aumento di 5,8 milioni di Euro legato alla crescita dei volumi di traffico e quindi del fatturato. Nel 2023 i giorni medi di incasso sono stati 44 giorni contro i 53 giorni medi del 2022 in avvicinamento ai valori pre-Covid.

Le tabelle che seguono mostrano una analisi per anzianità dei crediti commerciali della Società in essere al 31 dicembre 2023 e 31 dicembre 2022:

in migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2023
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	8.756	8.657	17.413
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	2.445	0	2.445
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	11.201	8.657	19.858

in migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	8.756	5.022	1.446	584	1.604	17.413

Dei crediti commerciali scaduti da oltre 90 giorni il 66% trova copertura nel fondo svalutazione crediti.

in migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2022
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	5.722	7.509	13.231
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	796	0	796
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	6.518	7.509	14.027

in migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	5.722	2.867	1.603	229	2.810	13.231

Come si evince nell'anno in esame si registra un miglioramento dell'anzianità dei crediti; in particolare i crediti a scadere al 31 dicembre 2023 sono il 50% dei crediti complessivi contro il 43% del 31 dicembre 2022. Analogamente i crediti scaduti da oltre 90 giorni passano dal 21% al 9% dei crediti complessivi grazie, prevalentemente, all'incasso di posizioni creditorie verso un operatore aeroportuale la cui solvibilità era stata considerata a rischio al 31 dicembre 2022 tanto da determinare un accantonamento significativo al fondo svalutazione crediti. Viceversa al 31 dicembre 2023, l'incasso di tali partite ha consentito di rilasciare il fondo con conseguente effetto positivo sul conto economico come esposto nel seguente:

in migliaia di euro	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2023
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(2.363)	(162)	92	701	(1.732)

in migliaia di euro	al 31.12.2021	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2022
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.600)	(1.091)	309	21	(2.363)

Il fondo svalutazione crediti, infine, oltre alle svalutazioni effettuate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso è alimentato anche da svalutazioni applicate sulla massa creditoria residuale, suddivisa in categorie di clienti e per classi di scaduto, in applicazione del metodo parametrico semplificato consentito dall'IFRS9 alle società con un portafoglio clienti diversificato e parcellizzato (*Provision Matrix*).

Il monitoraggio degli incassi evidenzia che al 29 febbraio 2024 circa il 62% dei crediti verso clienti esposti al 31 dicembre 2023 (commerciali e relativi ad addizionale ai diritti di imbarco e Iresa) è stato incassato e quindi prosegue il trend positivo già registrato nel 2023.

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Crediti tributari	156	199	(43)
Crediti per consolidato fiscale	0	416	(416)
Crediti verso il personale	55	30	25
Altri crediti	6.327	4.649	1.678
ALTRÉ ATTIVITÀ' CORRENTI	6.538	5.294	1.244

La voce “crediti tributari” accoglie il credito esigibile a breve termine per investimenti su beni strumentali di cui alla L.160/2019 art., co.184 a 197 e alla L. n. 178/2020 art.1 co.1051 a 1063 oltre al credito annuale Iva. I crediti verso le società controllate per il consolidato fiscale Ires si azzerano in quanto al 31 dicembre 2023 si rileva un debito per effetto dei maggiori acconti incassati dalla Capogruppo nel corso dell’esercizio rispetto all’Ires dovuta dalle controllate a seguito del trasferimento della base imponibile annuale.

Di seguito la tabella di dettaglio degli “altri crediti”:

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	5.667	3.988	1.679
Crediti per Iresa	186	197	(11)
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.337)	(1.289)	(48)
Ratei e Risconti attivi	662	749	(87)
Anticipi a fornitori	516	496	20
Crediti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	68	79	(11)
Altri crediti correnti	565	429	136
TOTALE ALTRI CREDITI	6.327	4.649	1.678

La crescita è dovuta esclusivamente ai crediti per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri direttamente correlati all’aumento del traffico passeggeri. Un corrispondente debito è iscritto nel passivo ed è dovuto solo sull’addizionale e sull’Iresa che risulta incassata dai vettori.

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

in migliaia di euro	al 31.12.2022	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2023
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(1.283)	(44)	0	0	(1.327)
Fondo svalutazione crediti per Iresa	(6)	(4)	0	0	(10)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(1.289)	(48)	0	0	(1.337)

Si ricorda, infine, che nel dicembre 2022 Adb aveva formalizzato a GH Italia Spa una istanza di rendiconto per la verifica della clausola di aggiustamento prezzo del corrispettivo di cessione della partecipazione in Marconi Handling, clausola contenuta nell'atto di vendita della partecipazione del dicembre 2012 che prevede un meccanismo di aggiustamento prezzo legato a condizioni eventualmente da realizzarsi al massimo entro il 31 dicembre 2022. Nonostante siano proseguiti le verifiche e le interlocuzioni con GH per addivenire a una puntuale determinazione del credito in adempimento di tale clausola contrattuale, permane la condizione di non ragionevole certezza del credito che ne aveva determinato la non iscrizione al 31 dicembre 2022 e che viene confermata al 31 dicembre 2023.

10. Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 31 dicembre 2023 e nella tabella successiva, la relativa movimentazione dell'esercizio.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Time deposit	5.002	45.058	(40.056)
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	5.002	45.058	(40.056)

in migliaia di euro	al 31.12.2022	Acquisizioni	Altri incrementi	Decrementi/ Cessioni /ricalcifiche	al 31.12.2023
Time deposit	45.058	5.000	531	(45.587)	5.002
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	45.058	5.000	531	(45.587)	5.002

Al 31 dicembre 2022 questa voce era costituita da *Time Deposit* sottoscritti dalla Capogruppo a fine 2022 con durata sei e dodici mesi. La movimentazione del periodo è dovuta all'incasso dei *Time Deposit* scaduti a giugno 2023 per 15 milioni di Euro e a dicembre 2023 per 30 milioni di Euro comprensivi del rendimento maturato. L'importo iscritto al 31 dicembre 2023 attiene a *Time Deposit* acquistati a dicembre con durata sei mesi.

11. Cassa e altre disponibilità liquide

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della cassa e altre disponibilità liquide al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Depositi bancari e postali	36.304	20.634	15.670
Denaro e valori in cassa	23	22	1
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	36.327	20.656	15.671

La voce "depositi bancari e postali" è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari oltre che da *Time Deposit* del valore nominale di 9 milioni di Euro in scadenza a marzo 2024. La Società dispone, inoltre, di una linea di credito non utilizzata di 5 milioni di Euro.

Per il commento sull'andamento dei flussi di risorse liquide del periodo si rimanda al cap.3.2 della Relazione della Gestione.

Posizione Finanziaria Netta

La seguente tabella riporta la composizione della posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022, 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>	al 31.12.2023	al 31.12.2022
A	Disponibilità liquide	27.316	20.656
B	Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	9.011	0
C	Altre attività finanziarie correnti	5.002	45.058
D	Liquidità (A+B+C)	41.329	65.714
E	Debiti finanziario corrente	(7.220)	(2.805)
F	Parte corrente del debito finanziario non corrente	(11.802)	(14.456)
G	Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(19.022)	(17.261)
H	Posizione finanziaria corrente netta (G – D)	22.307	48.453
I	Debito finanziario non corrente	(20.601)	(46.419)
J	Strumenti di debito	0	0
K	Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(110)	(515)
L	Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(20.711)	(46.934)
M	Totale Posizione Finanziaria Netta (H + L)	1.596	1.519

La voce A + B è pari alla voce “cassa ed altre disponibilità liquide”; si rimanda alla nota 11 per maggiori dettagli.

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

La voce G è pari alla voce “passività finanziarie correnti”; si rimanda alla nota 17 per maggiori dettagli.

La voce L è pari alla voce “passività finanziarie non correnti”; si rimanda sempre alla nota 17 per maggiori dettagli.

Per un’analisi di dettaglio in relazione all’evoluzione della posizione finanziaria netta, si rimanda a quanto esposto dagli amministratori nella Relazione sulla gestione.

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	91.823	62.421	29.402
Risultato dell'esercizio	15.893	29.443	(13.550)
PATRIMONIO NETTO	198.030	182.178	15.852

a. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2023 ammonta a Euro 90.314.162, risulta interamente versato ed è formato da n. 36.125.665 azioni ordinarie prive di valore nominale.

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

in unità di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022
Utile/(Perdita) di periodo (*)	15.851.475	29.823.133
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	0,44	0,83
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,44	0,83

(*) da *Prospetto di Conto Economico Complessivo*

Si precisa che per AdB l'utile/(perdita) per azione base e l'utile/(perdita) per azione diluito al 31 dicembre 2023 così come al 31 dicembre 2022 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

b. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	9.506	8.034	1.472
Riserva straordinaria	80.006	52.035	27.971
Riserve FTA	(3.206)	(3.206)	0
Utili/ perdite portati a nuovo	(19.514)	(19.514)	0
Riserva OCI	(652)	(611)	(41)
TOTALE RISERVE	91.823	62.421	29.402

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 è interamente costituita da utili di esercizi precedenti mentre le riserve di utili/perdite portati a nuovo si sono costituite, come le riserve FTA, in occasione del passaggio ai principi contabili IAS/IFRS oltre ad accogliere le perdite dell'esercizio 2020 e 2021.

La riserva *OCI* rileva le variazioni derivanti dall'attualizzazione del TFR e degli altri fondi relativi al personale (Nota 13) secondo quanto previsto dallo IAS 19 *revised*, al netto del relativo effetto fiscale.

La tabella di seguito mostra il dettaglio della riserva *OCI* per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 e relativo confronto:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(856)	(801)	(55)
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	204	190	14
RISERVA OCI	(652)	(611)	(41)

Le informazioni richieste dall'art.2427 n.7 bis del c.c. sono esposte nella tabella sottostante:

Legenda: A= Aumento Capitale Sociale, B = Copertura perdite, C = Distribuzione ai Soci

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2023	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Utilizzazioni effettuate nei tre esercizi precedenti
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	A/B	25.683	/
Riserva legale	9.506	B	/	/
Riserva straordinaria	80.006	A/B/C	58.500	/
Utili/perdite portati a nuovo	(21.506)	/	/	/
Riserve FTA	(3.206)	/	/	/
Utili/perdite portati a nuovo transizione IAS	1.992	/	/	/
Riserva OCI	(652)	/	/	/
TOTALE RISERVE	91.823			

13. TFR e altri fondi relativi al personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della voce TFR e altri fondi relativi al personale al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
TFR	2.710	2.767	(57)
Altri fondi relativi al personale	232	206	26
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	2.942	2.974	(32)

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

in migliaia di euro	al 31.12.2022	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.12.2023
TFR	2.767	0	99	(205)	49	2.710
Altri fondi relativi al personale	206	121	9	(111)	6	232
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	2.974	121	108	(316)	55	2.942

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

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

- e) tasso di attualizzazione: 3,08% per la valutazione al 31.12.2023 e 3,63% per la valutazione al 31.12.2022;
- f) tasso di inflazione: 2% per la valutazione al 31 dicembre 2023 e 2,30% per la valutazione al 31 dicembre 2022;
- g) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato. Con riferimento all'invalidità è stata utilizzata una tavola INPS differenziata in funzione dell'età e del sesso;
- h) tasso di turnover del personale: 1%.

Come per qualsiasi valutazione attuariale, i risultati dipendono dalle basi tecniche adottate quali, tra le altre, il tasso di interesse, il tasso di inflazione e il turnover atteso. Nella tabella seguente si riporta la *sensitivity* per ciascuna ipotesi attuariale rilevante alla fine dell'esercizio, evidenziando gli effetti delle variazioni delle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili a tale data, in termini assoluti.

in migliaia di euro	Parametro valutativo					
	+1% sul tasso di turnover	-1% sul tasso di turnover	+ 0,25% sul tasso annuo di inflazione	- 0,25% sul tasso annuo di inflazione	+ 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione	- 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione
TFR	2.718	2.701	2.744	2.677	2.658	2.764

A completamento dell'informativa si riporta nel seguito la tabella con le erogazioni previste dal piano in un arco temporale di 5 anni:

Ann	Erogazioni future stimate (in migliaia di Euro)
1	271
2	136
3	194
4	87
5	303

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 31 dicembre 2023 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale come disciplinato dalla Politica per la Remunerazione commentata nella Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari, cui si rimanda per maggiori approfondimenti.

La valutazione attuariale al 31 dicembre 2023 del piano di incentivazione a lungo termine e del patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale è stata effettuata con il supporto di esperti attuari con la metodologia dei "benefici maturati" in base allo IAS 19 (paragrafi 67-69) mediante il criterio "Project Unit Credit". Tale metodologia si sostanzia in valutazioni che esprimono il valore attuale medio delle obbligazioni maturate in base al servizio che il lavoratore ha prestato fino all'epoca in cui la valutazione stessa è realizzata.

I principali parametri valutativi sono stati:

- e) tasso di attualizzazione: 3,17% per la valutazione al 31.12.2023 (3,77% per la valutazione al 31.12.2022) della passività per il patto di non concorrenza pari al rendimento avente durata comparabile alla durata del collettivo dei lavoratori del settore e 3,15% per la valutazione al 31.12.2023 (3,34% per la valutazione al 31.12.2022) delle passività per l'incentivazione a lungo termine, rendimento in linea con la durata dei piani in esame;
- f) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato.
- g) frequenza dimissioni volontarie e cessazione del rapporto causa azienda: 1%;
- h) probabilità di raggiungimento degli obiettivi pari al 60-100% a seconda dei cicli.

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

in migliaia di euro	Costo del servizio
Altri fondi relativi al personale	29

14. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.12.2023
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.163	0	(24)	2.139

Aliquota Ires 24% in migliaia di euro	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2022	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2023
Ammortamento Diritti di concessione	7.480	0	0	7.480	1.795	0	0	1.795
Fondo TFR IAS 19	226	0	(100)	126	83	0	(24)	59
Totale Ires	7.706	0	(100)	7.606	1.878	0	(24)	1.854

Aliquota Irap 4,2% in migliaia di euro	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2022	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2023
Ammortamento Diritti di concessione	6.786	0	0	6.786	285	0	0	285
Totale Irap	6.786	0	0	6.786	285	0	0	285
Totale					2.163	0	(24)	2.139

Le imposte differite sono state iscritte in sede di transizione agli IFRS a seguito dell'applicazione dell'IFRIC 12 "accordi per servizi in concessione", come dettagliato nella nota relativa alla Transizione ai Principi Contabili Internazionali IFRS del Bilancio 2014, transizione che ha determinato il disallineamento tra valori civilistici e fiscali dei diritti di concessione per il mark-up sui servizi di costruzione e la ridefinizione del piano di ammortamento in base alla durata della concessione.

L'utilizzo dell'imponibile fiscale dell'esercizio, esclusivamente ai fini IRES è da attribuire all'assorbimento delle imposte differite sulle perdite attuariali OCI relative alla valutazione ai sensi dello IAS 19 del Fondo TFR.

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

Il fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali accoglie lo stanziamento destinato alla copertura delle spese di manutenzione conservativa e di ripristino delle infrastrutture aeroportuali insistenti sulle aree ottenute in concessione che la Società è tenuta a restituire al termine della concessione in perfetto stato di funzionamento.

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione del fondo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.12.2023
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	10.448	4.176	(640)	(2.180)	11.804
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	2.555	0	(2.555)	2.180	2.180
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	13.003	4.176	(3.195)	0	13.984

Al 31 dicembre 2023 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo ammonta a 14 milioni di Euro contro 13 milioni al 31 dicembre 2022. La movimentazione dell'esercizio è dovuta:

- ✓ all'incremento di 4,2 milioni di Euro di cui 3,5 milioni di accantonamento e 0,7 milioni di Euro di oneri finanziari dovuti all'aggiornamento dei tassi di attualizzazione dei flussi finanziari;
- ✓ agli utilizzi (3,2 milioni di Euro) per interventi che riguardano principalmente a interventi di ripristino dello strato di usura su alcuni tratti della via di rullaggio e sui raccordi oltre ad interventi sugli impianti e alla riqualifica di bagni del Terminal.

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

A completamento dell'informativa richiesta si espone nella tabella seguente la *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati per l'attualizzazione del fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali al 31 dicembre 2023:

<i>in migliaia di euro</i>	Saldo esercizio (oneri)/proventi finanziari	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Fondo di rinnovo infrastrutture	(728)	(803)	(713)

La curva di *discounting* utilizzata per la valutazione è comprensiva del rischio paese di riferimento. Nel caso specifico sono stati utilizzati quali dati di input i rendimenti dei titoli di Stato *zero coupon bond* con scadenza a breve, medio e lungo termine (da 3 mesi a 30 anni), rilevati dall'*information provider Bloomberg*.

16. Fondi per rischi e oneri (non correnti e correnti)

La seguente tabella presenta la movimentazione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 dei fondi per rischi ed oneri:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 31.12.2023
Fondo rischi per contenziosi in corso	1.160	1.145	(4)	2.301
Altri fondi rischi e oneri	57	1.908	(5)	1.960
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	1.217	3.053	(9)	4.261
Fondo arretrati lavoro dipendente	0	449	0	449
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	0	449	0	449
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	1.217	3.502	(9)	4.710

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 iscritto per 20,1 milioni di Euro al 31 dicembre 2023 (per maggiori informazioni si rimanda al capitolo Contenziosi della Relazione sulla Gestione). Il rilevante accantonamento dell’esercizio è dovuto all’aumento del tasso di interesse legale con cui viene calcolata tale stima.

Il fondo contenziosi in corso include inoltre la stima della passività per possibili contenziosi con dipendenti e con appaltatori di lavori sul sedime aeroportuale e la stima dei rischi di revocatoria su clienti falliti nei passati esercizi, ad eccezione del fallimento Alitalia, per cui si rimanda al paragrafo successivo.

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.

L’incremento della voce “altri fondi rischi e oneri” è dovuto da un lato alla miglior stima effettuata dalla Direzione Aziendale dell’impegno assunto dal vertice della Società a istituire un fondo pluriennale a supporto di interventi di insonorizzazione degli edifici residenziali maggiormente esposti all’impatto acustico delle operazioni aeroportuali. Come noto e come più approfonditamente esposto nella Relazione sulla Gestione cui si rimanda, nel 2023 sono state applicate alcune misure per diminuire l’impatto acustico dei voli prevalentemente negli orari notturni e sulla città di Bologna. Nel quadro di queste iniziative si colloca anche l’impegno pubblico di cui al fondo oneri futuri in oggetto il cui importo, da considerarsi ad integrazione degli incassi della tassa di scopo “IRESA” sarà definito nella sua misura finale ed erogato in base a successive analisi ed intese con gli Enti pubblici territoriali. Con riferimento all’esercizio in corso, la Società ha provveduto ad imputare in bilancio una passività stimata di circa 100 mila Euro.

Sempre alla voce “altri fondi rischi e oneri” è stato imputato l’accantonamento di 1,8 milioni di Euro volto alla copertura degli oneri di bonifica di un terreno adibito a parcheggio aeroportuale nel quale, a seguito di indagini tecniche giudiziarie volte a individuare le cause di ammaloramenti evidenziati in superficie nell’ambito di un contenzioso civile con l’appaltatore che ha realizzato il parcheggio, è stata riscontrata la presenza di materiali che devono essere rimossi in quanto potenzialmente dannosi per l’ambiente. La Società si è quindi impegnata ad effettuare un intervento di messa in sicurezza permanente dell’area da realizzarsi con tempi e costi che saranno oggetto di approvazione in una prossima Conferenza di Servizi ed il cui importo di stima è stato appunto accantonato nel fondo oneri futuri in oggetto.

I fondi correnti, infine, accolgono il fondo arretrati lavoro dipendente e, in particolare, la stima della parte economica del rinnovo del CCNL dei Gestori Aeroportuali scaduto il 31 dicembre 2022.

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, dichiarando la non debenza dell’IVA, di esclusivo onere dell’importatore diretto. È stato, dunque, proposto nel novembre 2022 appello alla CTR Emilia-Romagna.

Relativamente a questo contenzioso, è stata emessa una garanzia per 5,8 milioni di Euro emessa da primario istituto a favore dell’Agenzia della Dogane su richiesta di FFM, per il provvedimento sospensivo dei verbali di accertamento notificati alla controllata, con co-obbligazione da parte di AdB. A tale fideiussione ne è stata aggiunta, a inizio 2023 una supplementare del valore di 278 mila Euro per ottenere la sospensione dell’esecutività dei verbali di accertamento oggetto dell’impugnazione, a seguito della loro parziale revisione in aumento sulla scorta di una procedura suppletiva dell’Ufficio delle Dogane.

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 sentenza di primo grado, conferma di ritenere possibile ma non probabile la soccombenza.

In relazione, infine, alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia il Gruppo ha valutato la passività potenziale legata al rischio di revocatoria sui crediti incassati nei sei mesi antecedenti la procedura, per un importo pari a 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, e specificatamente 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. In ogni caso, il contenzioso non si definirà prima della fine dell’anno 2024.

17. Passività finanziarie non correnti e correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti e correnti al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Mutui - parte non corrente	20.601	46.419	(25.818)
Passività finanziarie non correnti per leasing	110	515	(405)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	20.711	46.934	(26.223)
Mutui – parte corrente	11.802	14.456	(2.654)
Passività finanziarie correnti per leasing	451	534	(83)
Debiti per addizionale diritti d’imbarco e Iresa	6.742	2.254	4.488
Altri debiti finanziari correnti	27	17	10
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	19.022	17.261	1.761
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	39.733	64.195	(24.462)

La passività complessiva per mutui al 31 dicembre ammonta a 32,4 milioni di Euro contro 60,9 milioni al 31 dicembre 2022 principalmente per alcune operazioni finanziarie che AdB ha finalizzato nel mese di settembre 2023 per ottimizzare la struttura finanziaria e migliorare il profilo di scadenze del debito.

Le operazioni consistono:

- nella sottoscrizione di un finanziamento per 15 milioni di Euro accordato da Crédit Agricole Italia. Trattasi di un finanziamento ESG KPI *Linked Loan* che prevede un bonus sullo spread definito contrattualmente al raggiungimento di tre KPI ESG. In particolare, sono stati condivisi impegni di progressiva riduzione dell’intensità di emissione di gas clima-alteranti, in abbinamento con una crescente auto-produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili. I *covenant* finanziari risultano allineati a quanto definito nel contratto di finanziamento sottoscritto con la Banca Europea per gli Investimenti. Tale operazione di finanziamento, strutturata con una durata di 60 mesi, è finalizzata in gran parte a sostenere il piano industriale di AdB;

- nel rimborso integrale anticipato volontario effettuato a fine settembre del finanziamento sottoscritto nel luglio 2020 con Intesa Sanpaolo Spa per un importo di 33,9 milioni di Euro con garanzia SACE con l'obiettivo di contenere gli oneri finanziari che, oltre all'aumento dei tassi di interesse, avrebbe visto l'aumento della commissione della garanzia SACE al 2%. La durata residua del finanziamento oggetto di rimborso anticipato volontario sarebbe stata di ulteriori 3 anni.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Mutui - parte non corrente	20.601	46.419	(25.818)
Mutui – parte corrente	11.802	14.456	(2.654)
TOTALE MUTUI	32.403	60.875	(28.472)

La voce "mutui" è costituita da:

- 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 è classificato per 9,4 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti e per 6,2 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui parte corrente. Nel 2023 sono state rimborsate rate per 6,3 milioni di Euro;
- mutuo decennale con scadenza dicembre 2024, in essere al 31 dicembre 2023 per 2,6 milioni di Euro erogato da Intesa Sanpaolo Spa, finalizzato alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali e classificato tra i mutui correnti. Nel 2023 le rate rimborsate ammontano a 2,6 milioni di Euro;
- mutuo quinquennale con scadenza settembre 2028 erogato da Credit Agricole Italia per 15 milioni di Euro. Tale finanziamento è classificato per 11,2 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente e per 3 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui – parte corrente. Nel 2023 è stata rimborsata una rata da 0,7 milioni di Euro.

Al fine di garantire la necessaria liquidità per supportare il piano degli investimenti e sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale, la Società ha sottoscritto a dicembre 2021 un finanziamento con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) per il quale al 31 dicembre 2023 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, che 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.

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 31 dicembre 2023:

Istituto Finanziario erogante	Debito	Tasso di interesse applicato	Rate	Scadenza	Covenant
Intesa San Paolo S.p.A.	Mutuo	Tasso fisso del 3%	Semestrali	2024	PFN/EBITDA PFN/PN
Unicredit Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso fisso del 0,77%	Trimestrali	2026	PFN/EBITDA PFN/PN
Credit Agricole Italia	ESG KPI Linked Loan	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 1,15%	Trimestrali	2028	Si

Relativamente al finanziamento Unicredit con garanzia Sace acceso nel 2020, al costo nominale annuo presente nella tabella suesposta, si aggiunge il costo della garanzia SACE che in questo terzo anno di finanziamento ammonta all'1% e salirà al 2% dal quarto al sesto anno della quota di debito garantito, pari al 90% del finanziamento residuo.

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

Con riferimento alle clausole di cross default presenti nei contratti di finanziamento della Società, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 31 dicembre 2023 Adb non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di cross default da parte dei propri finanziatori in quanto la Società è adempiente rispetto agli impegni contrattuali in essere. Sulla base dei dati consuntivi al 31 dicembre 2023 si conferma il rispetto dei covenant finanziari.

			in migliaia di Euro			
Istituto Finanziario erogante	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	Saldo 31.12.2023	Saldo esercizio interessi	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Intesa San Paolo Spa garanzia Sace	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 1.29%	0	1.087	128	(26)
Credit Agricole Italia	Bancario	Euribor 3 mesi + spread 1,15%	14.250	205	19	(4)

Le passività finanziarie per leasing, non correnti e correnti, al termine dei due esercizi sono le seguenti:

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Passività finanziarie per leasing non correnti	110	515	(405)
Passività finanziarie correnti per leasing	451	534	(83)
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE PER LEASING	561	1.049	(488)

La Società ha sia contratti attivi di leasing ed agisce quindi in qualità di locatore quando subconcede aree e spazi aeroportuali ai propri clienti, sia contratti passivi di leasing quindi agisce in qualità di locatario per attrezzature, impianti, macchinari, automezzi e terreni.

La voce "passività finanziarie non correnti per leasing" attiene ai canoni contrattualmente dovuti e con scadenza oltre i 12 mesi successivi, per il diritto d'uso di beni di terzi iscritti nell'attivo immobilizzato in applicazione dell'IFRS 16 (nota 2) mentre le passività finanziarie correnti per leasing riguardano la quota corrente dei canoni dovuti per il diritto d'uso di beni di terzi iscritti nell'attivo immobilizzato dal 1° gennaio 2019 in applicazione dell'IFRS 16.

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

in migliaia di euro	31/12/2022	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/Riclassifiche	31/12/2023
Finanziamenti - quota corrente	14.456	(15.206)	3.000	9.552	11.802
Passività per leasing - quota corrente	534	(597)	37	477	451
Finanziamenti - quota non corrente	46.419	(28.250)	12.000	(9.568)	20.601
Passività per leasing - quota non corrente	515	0	15	(421)	110
Totale	61.924	(44.053)	15.052	40	32.964

Infine, sempre relativamente alle passività finanziarie correnti, la voce debiti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri ed Iresa attiene alla quota incassata dai vettori a tale titolo e riversata agli Enti creditori nel mese di gennaio.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	6.742	2.254	4.488
DEBITI PER ADDIZIONALE DIRITTI D'IMBARCO E IRESA	6.742	2.254	4.488

18. Debiti commerciali

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	26.044	24.291	1.753

I debiti commerciali sono principalmente vantati nei confronti di fornitori nazionali e presentano una crescita rispetto al 31 dicembre 2022 dovuto all'aumento dei costi in quanto lato regolarità dei pagamenti, i giorni medi sono rimasti invariati rispetto al 2022 (53 giorni).

Nella tabella seguente si evidenzia la suddivisione dei debiti commerciali al 31 dicembre 2023 ed al 31 dicembre 2022 per fasce di scaduto:

in migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2023
Fatture/note di credito ricevute	8.379	3.048	11.427
Fatture/note di credito da ricevere	14.617	0	14.617
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	22.996	3.048	26.044

in migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	8.379	2.710	158	0	180	11.427

in migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2022
Fatture/note di credito ricevute	11.805	2.993	14.798
Fatture/note di credito da ricevere	9.493	0	9.493
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	21.298	2.993	24.291

in migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	11.805	1.669	74	89	1.161	14.798

L'ageing dei debiti verso fornitori evidenzia un rilevante calo del debito scaduto da oltre 90 giorni (dall'8% al 2% dei debiti complessivi) grazie allo sblocco al pagamento di un fornitore in particolare, grazie all'ottenimento della certificazione della regolarità contributiva.

19. Altre passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre passività al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Debiti tributari correnti	2.600	2.815	(215)
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	4.947	3.946	1.001
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	24.530	23.339	1.191
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	6.439	4.622	1.817
Debiti per consolidato fiscale	50	0	50
ALTRE PASSIVITÀ'	38.566	34.722	3.844

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

i. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Debito Iva	0	216	(216)
Debiti per imposte dirette	1.635	1.625	10
Altri debiti tributari	965	974	(9)
DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	2.600	2.815	(215)

Questa categoria presenta un calo dovuto all'assenza di debito Iva mentre i debiti per imposte dirette sono rappresentati dal debito per Irap per 0,4 milioni di Euro e dal debito per consolidato fiscale Ires per 1,2 milioni di Euro. Gli altri debiti tributari, formati principalmente da debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo, non presentano variazioni significative rispetto al 31 dicembre 2022.

ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	1.186	892	294
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	2.400	1.860	540
Debiti verso istituti di previdenza	1.361	1.194	167
DEBITI VERSO PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	4.947	3.946	1.001

I debiti verso il personale e istituti di previdenza evidenziano un aumento al 31 dicembre 2023 dovuto alla crescita del costo del personale cui si rimanda.

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:

- 20,1 milioni di Euro (18,6 milioni nel 2022) 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;
- 4,4 milioni di Euro (contro 4,6 milioni di Euro al 31 dicembre 2022) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo al secondo acconto e conguaglio dell'anno 2023.

La passività relativa al servizio antincendio, come più compiutamente descritto in Relazione sulla Gestione, cui si rimanda, è stata iscritta per recepire il contributo dovuto da AdB al Fondo istituito dalla Finanziaria 2007 al fine di ridurre il costo a carico dello Stato per l'organizzazione e l'espletamento del servizio antincendio presso gli aeroporti italiani. La Società ha promosso, nel 2012, una specifica azione giudiziale innanzi il Tribunale Civile di Roma, chiedendo sostanzialmente al Giudice di accertare e dichiarare la cessazione dell'obbligo contributivo a seguito del cambiamento delle finalità di predetto Fondo, ossia a decorrere dal 1° gennaio 2009. Da tale data, difatti, le risorse afferenti al Fondo in parola sono state destinate a provvedere a generiche esigenze di soccorso pubblico e difesa civile nonché al finanziamento dei rinnovi del C.C.N.L. dei VVF.

Nelle more del procedimento civile, il quale si è protratto per innumerevoli anni con una serie di avvicendamenti di differenti giudici incaricati e rinvii, si è affermata una consolidata giurisprudenza (ex pluris CTP Roma n. 10137/51/2014 – passata in giudicato - e CTP Roma n. 2517/2019) suggellata dalla pronuncia della Cassazione a Sezioni Unite del 1° febbraio 2019, n. 3162 e, da ultimo, dalla Commissione Tributaria Regionale Lazio n. 7164/2019, che ha affermato: i) la natura di tributo di scopo della contribuzione al Fondo Antincendi, ii) la conseguente competenza del giudice tributario, iii) la non doverosità di tale tributo a decorrere dal 2009, a causa del venir meno dell'originario scopo legislativo, nelle more di una disposizione giuridica legittima.

Finalmente, in data 8 febbraio 2022, il Tribunale di Roma ha emesso la sentenza n. 2012/2022, acclarando giurisdizione del giudice tributario. La Società, al fine di ottenere, un diretto riconoscimento dei principi statuiti in maniera univoca dalla Corte di Cassazione e dalla CTP Roma, ha proceduto, nel dicembre 2022, a riassumere innanzi il giudice tributario i giudizi pendenti innanzi il Tribunale di Roma (RG n. 22375/12). L'udienza di trattazione nel merito, innanzi la Commissione Tributaria Provinciale di Roma è stata fissata per il giorno 17 aprile 2023. In data 17 aprile 2023, la CTP di Roma ha, tuttavia, inaspettatamente respinto il ricorso di AdB, discostandosi in modo radicale da tutti i precedenti in materia. AdB ha, dunque, impugnato presso la Corte di Giustizia Tributaria di secondo grado (procedimento RGR n. 5921/2023) la sentenza di primo grado n. 5768/2023 emessa dalla Corte di Giustizia Tributaria di Primo Grado di Roma, Sezione 4. In questa sede, svolgerà ogni e più ampia difesa, anche tenuto conto delle questioni demandate al Giudice Tributario, dall'ultima pronuncia della Cassazione n.990/2024 del 10 gennaio 2024, riproponendo un'apposita questione di legittimità costituzionale tenuto conto del vincolo di destinazione statuito, anche da ultimo in detta recente pronuncia, e la distorsione operata della "Novella 2009" della legge che istituì il c.d. "Fondo Antincendio".

Difatti, la Corte di Cassazione nel ricorso proposto dalle Amministrazioni avverso la sentenza della CTR del Lazio n. 7164/2019 che aveva annullato le annualità dal 2007 al 2010 del Fondo Antincendi Aeroportuale si è da ultimo pronunciata, con la sentenza n. 990/2024 del 10 gennaio 2024, sovertendo il precedente orientamento giurisprudenziale delle stesse Sezioni Unite affermato nella sentenza n. 3162/2019.

La Cassazione ha, dunque, da ultimo statuito che: a) le società di gestione aeroportuale sono i soggetti passivi del Fondo Antincendi Aeroportuale in funzione della loro specifica situazione giuridica soggettiva e cioè per il fatto di essere società titolari delle concessioni per la gestione dei servizi aeroportuali negli scali in cui i servizi antincendi sono di competenza dei Vigili del Fuoco; b) viene esclusa l'efficacia esterna delle sentenze di merito passate in giudicato nei confronti di altre società di gestione aeroportuale che non erano parti di quei giudizi e la stessa efficacia pluriennale nei confronti delle società che, invece, erano parti e vantano una o due sentenze passate in giudicato; c) "il vincolo di destinazione è estraneo alla disciplina della fase impositiva del prelievo, ma attiene all'impiego del gettito"; d) la scelta legislativa di una differente destinazione delle risorse e dell'attribuzione dei costi del servizio antincendi in generale ad una platea limitata di soggetti in luogo della collettività generale non sarebbe irragionevole, rigettando il sollevato profilo di legittimità costituzionale ed ha rinviato la causa alla CGT di Secondo grado del Lazio per un nuovo esame delle questioni rimaste assorbite. Contestualmente la Corte di Cassazione ha, tuttavia, riconosciuto quanto affermato dalle società di gestione sin dal 2009, ovvero sulla sussistenza di uno specifico vincolo di destinazione affermando il seguente dirimente principio di diritto: il Fondo Antincendi Aeroportuale *"ha natura di tributo vincolato"* al fine di ridurre il costo a carico dello Stato nel servizio antincendi negli aeroporti" precisando ulteriormente che il vincolo di destinazione si pone "limitatamente alla fase d'impiego del gettito".

Nonostante la complessità e gli ultimi inaspettati e sfavorevoli pronunciamenti, sulla scorta del parere dei legali incaricati a supporto dell'immutata illegittimità, di rilievo anche costituzionale, determinata dalla violazione ex lege del vincolo di destinazione, si continueranno altresì a ricercare possibili soluzioni transattive dell'intera vertenza a livello nazionale ed a promuovere, in tutte le sedi competenti, ogni tentativo per l'abrogazione della norma del 2009 e l'emanazione di un dispositivo legittimo a favore dei contribuenti (ie gestori aeroportuali) e dei destinatari (Corpo Nazionale VV.F. per la gestione delle attività antincendi negli ambiti locali dei siti aeroportuali).

iv. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri debiti correnti, ratei e risconti passivi al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	al 31.12.2022	Variazione
Debito per addizionale ai diritti di imbarco e Iresa	4.526	2.904	1.622
Altri debiti correnti	1.601	1.545	56
Ratei e risconti passivi correnti	312	173	139
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	6.439	4.622	1.817

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri e per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 31 dicembre 2023, per 4,5 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale ai diritti di imbarco e per Iresa relativa ai crediti incassati dai vettori da versare agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 17).

Infine, la voce “altri debiti correnti” include i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi. In crescita, infine, la voce “ratei e risconti passivi diversi” prevalentemente per quote di ricavi da vendite online incassati anticipatamente.

NOTE ESPlicative alle PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO

RICAVI

20. Ricavi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per categoria di attività per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e 2022, in relazione all’andamento dei quali si rimanda a quanto più analiticamente commentato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione.

Complessivamente si rilevano ricavi complessivi per 137,6 milioni di Euro con una crescita di 11,3 milioni rispetto all’esercizio precedente. Isolando la voce “ricavi per servizi di costruzione” che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati nel periodo, pari a 28,4 milioni di Euro contro 15,9 milioni di Euro del 2022 ed escludendo dall’esercizio di confronto il contributo del fondo di compensazione dei danni Covid per 20,9 milioni di Euro, i ricavi dell’esercizio in esame evidenziano comunque una crescita del 22,1% passando da 89,4 milioni del 2022 a 109,2 milioni di Euro del 2023.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	56.241	46.088	10.153
Ricavi per servizi non aeronautici	51.171	41.665	9.506
Ricavi per servizi di costruzione	28.414	15.952	12.462
Altri ricavi e proventi della gestione	1.747	22.520	(20.772)
RICAVI	137.573	126.225	11.349

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

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Diritti aeroportuali	55.119	45.162	9.957
Parcheggi	19.924	15.971	3.953
Ricavi per servizi di costruzione	28.414	15.952	12.462
Altri	7.313	5.697	1.616
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	110.770	82.782	27.988

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

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Diritti aeroportuali	55.119	45.162	9.957
Parcheggi	19.924	15.971	3.953
Ricavi per servizi di costruzione	28.414	15.952	12.462
Altro	7.313	5.697	1.616
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	110.770	82.782	27.988
Subconcessioni locali commerciali e non	26.546	22.321	4.225
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	26.546	22.321	4.225
Ricavi NO IFRS 15	257	21.122	(20.865)
TOTALE RICAVI	137.573	126.225	11.348

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e 2022. Grazie ai risultati di traffico questa categoria di ricavi presenta una crescita del 22% contro un aumento del traffico dei passeggeri del 17,4% e dei movimenti del 12,5%.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Ricavi da infr. centralizzate/altri serv. aeroportuali	294	191	103
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	1.113	959	154
Ricavi da diritti aeroportuali	75.471	65.746	9.725
Ricavi da corrispettivo PRM	6.723	5.725	998
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(27.370)	(26.499)	(871)
Altri ricavi aeronautici	10	35	(25)
Riduzione altri ricavi aeronautici a Fondo Svalutazione Crediti	0	(69)	69
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	56.241	46.088	10.153

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	34.604	29.385	5.219
Diritti di approdo, decollo e sosta	25.470	22.551	2.919
Diritti per sicurezza passeggeri	10.581	9.341	1.240
Diritti per controllo bagagli stiva	4.106	3.647	459
Diritti di imbarco e sbarco merci	823	859	(36)
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti e varie	(113)	(37)	(76)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	75.471	65.746	9.725

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e 2022. Anche per questa categoria di ricavi la crescita del 22,8% è legata ai ricavi per la subconcessione dei locali e aree commerciali e per servizi di parcheggio, entrambi correlati al traffico servito oltre che alle nuove strategie di pricing dei parcheggi, all'aggiornamento dei contratti degli autonoleggiatori ed alle buone performance di diversi punti vendita retail.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Subconcessione locali e aree commerciali	23.849	20.224	3.625
Parcheggi	19.924	15.971	3.953
Altri ricavi commerciali	7.398	5.470	1.928
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	51.171	41.665	9.506

Anche gli altri ricavi commerciali evidenziano crescite in tutte le categorie come dettagliato:

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Marconi Business Lounge	3.132	2.154	978
Pubblicità	1.719	1.254	465
Ricavi commerciali diversi	2.547	2.062	485
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	7.398	5.470	1.928

iii. Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dalla Società 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 28,4 milioni contro 15,9 milioni di Euro nel 2022 per maggiori investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione per i dettagli dei quali si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 a confronto con il 2022.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	1.222	1.065	157
Contributi conto esercizio e conto impianti	346	559	(213)
Cont. fondo compensazione danni Covid-19 L. Bilancio 2021	0	20.903	(20.903)
Ricavi da Terminal Value Fondo di Rinnovo	173	34	139
Plusvalenze patrimoniali	6	10	(4)
Riduzione altri ricavi e proventi a Fondo Svalutazione Crediti	0	(51)	51
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI DELLA GESTIONE	1.747	22.520	(20.773)

Escludendo dall'esercizio di confronto il contributo del Fondo di compensazione previsto dalla legge n. 178/2020 per il Covid 19, gli altri ricavi e proventi della gestione del 2023 evidenziano una crescita dell'8%. La voce "indennizzi, rimborsi e proventi diversi" è in crescita anche per la consuntivazione di diverse penali determinate da ritardi nell'esecuzione dei lavori del piazzale III lotto.

La voce "contributi in conto esercizio e conto impianti" include contributi rilevati:

- ✓ a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per energia elettrica e gas naturale acquistati ed effettivamente utilizzati nel 2023;
- ✓ in relazione al progetto finanziato Itair-Isac relativo alla creazione di una centrale condivisa di rischi cyber-security in collaborazione con Assaeroporti;
- ✓ a copertura dell'erogazione di corsi di formazione dei dipendenti.

COSTI

21. Costi

I costi complessivi del 2023 evidenziano una crescita del 29,4% passando da 73,8 milioni del 2022 a 95,6 milioni di Euro dell'anno in esame. Se si isola la voce "costi per servizi di costruzione", si rileva una crescita dei costi operativi del 16,8%.

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e 2022.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Beni e materiali di consumo	892	727	165
Materiali di manutenzione	253	179	74
Carburanti e gasolio	194	188	6
TOTALE COSTI PER MATERIALI DI CONSUMO E MERCI	1.339	1.094	245

Questa categoria di costi evidenzia una crescita del 22,4% generalizzata su tutte le voci e collegata all'aumento delle attività e alla crescita dei prezzi, fattore quest'ultimo che impatta su tutte le categorie dei costi esterni di gestione.

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e 2022.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Spese di manutenzione	5.806	4.775	1.031
Utenze	3.351	3.449	(98)
Pulizie e servizi assimilati	2.605	2.259	346
Prestazioni di terzi	6.052	5.329	723
Servizi MBL	529	392	137
Pubblicità, promozione e sviluppo	847	670	177
Assicurazioni	961	862	99
Prestazioni professionali e consulenze	2.539	1.741	798
Compensi e rimborsi organi statutari	558	564	(6)
Altri costi per servizi	241	259	(18)
TOTALE COSTI PER SERVIZI	23.489	20.300	3.189

I costi per servizi presentano una crescita complessiva del 15,7% conseguente all'aumento del traffico servito ed alla correlata maggior operatività dell'infrastruttura e dei servizi erogati, oltre che alla dinamica crescente dei prezzi delle materie prime. La crescita maggiore è evidenziata dai costi di manutenzione e dalle prestazioni di terzi (si veda dettaglio nella tabella alla fine di questa sezione), queste ultime prevalentemente per i servizi navetta per il trasporto dei passeggeri da/per i parcheggi. Questo servizio non era presente in tutto il periodo di confronto in quanto sospeso temporaneamente per il calo del traffico dovuto al Covid ed è ripreso solo a partire dal secondo semestre 2022.

In aumento anche i costi per prestazioni professionali e consulenze dovuti principalmente all'avvio di nuove iniziative quali ad esempio quelle legate alla partecipazione in Urban V Spa, di selezione del personale e spese legali mentre il costo delle utenze evidenzia un risparmio dovuto al minor costo unitario dell'energia elettrica.

Di seguito un ulteriore dettaglio delle spese di manutenzione:

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Spese di manutenzione Beni di proprietà	1.347	1.100	247
Spese di manutenzione Infrastrutture aeroportuali	3.808	3.158	650
Spese di manutenzione Beni di terzi	651	517	134
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	5.806	4.775	1.031

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Sgombero neve	476	398	78
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	1.127	478	649
Servizio assistenza PRM	885	850	35
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	551	626	(75)
Servizio di sicurezza	1.917	1.947	(30)
Altre prestazioni di terzi	1.096	1.030	66
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	6.052	5.329	723

All'interno di questa categoria si segnala che il costo del servizio di assistenza PRM evidenzia una modesta crescita rispetto al 2022 nonostante l'aumento del traffico in quanto la parte di servizio affidata esternamente è stato internalizzata a partire dal 1° dicembre 2023 con parallela crescita di organico e quindi di costo del personale. Da questa data il servizio è completamente gestito da Adb.

iii. Costi per Servizi di costruzione

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

iv. Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio canoni, noleggi e altri costi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e 2022.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Canoni di concessione	7.986	6.342	1.644
Canoni di noleggio	161	197	(36)
Affitti passivi	359	151	208
Canoni elaborazione dati	1.698	1.474	224
Altri costi per godimento beni di terzi	106	8	98
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	10.310	8.172	2.138

La crescita di questa categoria di costi è attribuibile quasi esclusivamente ai maggiori volumi di traffico in base ai quali sono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza oltre ai canoni di affitto di terreni adibiti a parcheggi per la parte variabile collegata all'aumento delle soste.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli oneri diversi di gestione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e 2022.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Oneri tributari	1.431	1.244	187
Contributo servizio antincendio	1.498	1.526	(28)
Minusvalenze patrimoniali	58	3	55
Altri oneri e spese di gestione	587	387	200
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	3.574	3.160	414

La crescita di questa categoria di costi (13,1%) è dovuta alla crescita degli oneri tributari, in particolar modo della TARI, tassa sui rifiuti, in quanto il 2022 beneficiava di una riduzione tariffaria concessa dal Comune di Bologna a seguito dell'emergenza pandemica e degli altri oneri e spese di gestione. Tra questi si rileva, tra gli altri, l'aumento dei costi delle quote associative e delle erogazioni liberali e contributi benefici.

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi del personale per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e 2022.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Salari e stipendi	20.565	17.812	2.753
Oneri sociali	5.812	5.015	797
Trattamento fine rapporto	1.426	1.342	84
Trattamento di quiescenza e simili	196	186	10
Altri costi del personale	1.797	1.582	215
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	29.796	25.937	3.859

La crescita del costo del personale (14,9%) è dovuta alla crescita dell'organico principalmente operativo (+55 risorse medie e + 68 risorse al 31 dicembre), all'assenza dell'ammortizzatore sociale della CIGS applicato nei primi mesi del 2022, anche se in percentuali minime, al maggior ricorso al lavoro somministrato, allo straordinario ed al minor godimento di ferie. Si rileva anche un aumento legato ai premi variabili del personale oltre ai maggiori costi correlati alla crescita dell'organico quali il servizio mensa, i costi per la formazione e l'addestramento, per le missioni e per visite e controlli medici del personale.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Mensa dipendenti	605	494	111
Spese per aggiornamento e formazione del personale	208	172	36
Spese missioni dipendenti	215	122	93
Altri accantonamenti ai fondi del personale	649	669	(20)
Spese varie per il personale	120	125	(5)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	1.797	1.582	215

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

<i>Organico medio (n.ro risorse)</i>	<i>per l'esercizio chiuso al 31.12.2023</i>	<i>per l'esercizio chiuso al 31.12.2022</i>	<i>Variazione</i>
Dirigenti	8	8	0
Impiegati	409	366	43
Operai	93	81	12
TOTALE PERSONALE	510	455	55

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

<i>Organico (n.ro risorse)</i>	<i>al 31.12.2023</i>	<i>al 31.12.2022</i>	<i>Variazione</i>
Dirigenti	8	8	0
Impiegati	426	380	46
Operai	108	86	22
TOTALE PERSONALE	542	474	68

22. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti e svalutazioni per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>per l'esercizio chiuso al 31.12.2023</i>	<i>per l'esercizio chiuso al 31.12.2022</i>	<i>Variazione</i>
Ammortamento/svalutazione diritti di concessione	8.266	7.829	437
Ammortamento altre attività immateriali	691	660	31
Ammortamento/svalutazione attività materiali	2.198	5.176	(2.978)
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	11.155	13.665	(2.510)

L'ammontare degli ammortamenti all'interno della voce in esame per complessivi 10,5 milioni di Euro 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). La voce "ammortamento attività materiali" infine, include 547 mila Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del principio IFRS 16.

Le svalutazioni complessivamente rilevate ammontano a 0,6 milioni di Euro e si riferiscono prevalentemente a stralci di progettazioni non più utilizzabili.

23. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi e oneri per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	(662)	687	(1.349)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	3.448	4.060	(612)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	3.502	165	3.337
TOTALE ACCANTONAMENTI	6.288	4.912	1.376

Questa categoria di costi evidenzia una crescita dovuta quasi esclusivamente al maggior accantonamento ai fondi rischi e oneri parzialmente compensato dai minori stanziamenti per il fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali e dal rilascio per esubero del fondo svalutazione crediti. Si rimanda alla voce 8. Crediti commerciali per quest'ultimo e alla voce 16 per gli altri fondi rischi e oneri.

24. Proventi finanziari e oneri finanziari

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei Proventi finanziari e degli oneri finanziari per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Proventi da attualizzazione fondi	108	1.294	(1.186)
Proventi finanziari diversi dai precedenti	709	98	611
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	817	1.392	(575)
Interessi passivi e oneri bancari	(1.578)	(838)	(740)
Oneri da attualizzazione fondi	(844)	(69)	(775)
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(28)	(17)	(11)
Altri oneri finanziari	(600)	(525)	(75)
Svalutazioni partecipazioni	(75)	0	(75)
TOTALE ONERI FINANZIARI E SVALUTAZIONI PARTECIPAZIONI	(3.125)	(1.449)	(1.676)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(2.309)	(57)	(2.251)

La gestione finanziaria chiude con un saldo negativo di 2,3 milioni di Euro contro 57 mila Euro dell'esercizio precedente a causa:

- del calo dei proventi da attualizzazione dei fondi per la diminuzione dei tassi di interesse previsionali che concorre anche alla crescita degli oneri di attualizzazione dei fondi;
- dell'aumento degli oneri finanziari sui mutui sempre per l'effetto tassi e dei costi accessori al finanziamento con garanzia Sace.

In crescita, infine, i "proventi finanziari diversi dai precedenti" che accolgono prevalentemente il rendimento dei *Time Deposit* iscritti nell'attivo circolante mentre la voce "svalutazioni partecipazioni" accoglie la svalutazione della partecipazione del 5% in Urban V in conseguenza delle perdite rilevate al 30 novembre 2023 ai sensi dell'art.2447 del Codice Civile (rif. nota 3 Partecipazioni).

25. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 31 dicembre 2023 e 2022.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Imposte correnti	3.232	1.335	1.897
Imposte differite e anticipate	3.128	2.958	170
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	6.360	4.293	2.067
% imposte correnti sul risultato ante imposte	14,52%	3,96%	10,57%
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	28,58%	12,73%	15,86%

Nel 2023 le imposte sul reddito ammontano a 6,4 milioni di Euro, in crescita rispetto all'esercizio 2022 nonostante il minor risultato ante imposte tenuto conto della detassazione nel 2022 del contributo Covid-19 che non ha concorso alla formazione della base imponibile dell'IRES e dell'IRAP ai sensi dell'art. 10-bis del d.l. n. 137/2020.

La voce "imposte correnti" è costituita da:

- 1,9 milioni di Euro di "oneri da consolidato fiscale" per l'Ires gravante sulla base imponibile 2023 ridotta grazie all'utilizzo integrale delle residue perdite fiscali del 2020-2021, come esposto nella tabella di riconciliazione dell'aliquota effettiva Ires con quella teorica e
- 1,4 milioni di Euro di Irap dell'esercizio come dettagliato nella tabella seguente:

Dettaglio delle imposte dell'esercizio	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Oneri/(proventi) da consolidato fiscale Ires	1.856	393	1.463
Irap	1.356	942	414
Imposte esercizi precedenti	20	0	20
TOTALE	3.232	1.335	1.897

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

Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Risultato ante imposte	22.253	33.736	(11.483)
Aliquota ordinaria	24%	24%	0%
Onere/(recupero) fiscale teorico 24%	5.341	8.097	(2.756)

Effetto delle variazioni in aumento o diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria IRES:	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	3.682	1.699	1.983
Costi deducibili in esercizi successivi	3.868	3.168	700
Altri costi indeducibili	1.160	4.000	(2.840)
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(877)	(938)	61
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(2.548)	(2.342)	(206)
Altre differenze	(2.129)	(2.756)	627
Contributo fondo di compensazione danni Covid	0	(20.903)	20.903
Utilizzo ACE pregressa	0	(1.485)	1.485
Utilizzo ACE corrente	(1.127)	(744)	(383)
Utilizzo perdite pregresse	(16.547)	(11.797)	(4.750)
Totale variazioni in aumento/diminuzione	(14.518)	(32.098)	17.580
Imponibile fiscale	7.735	1.638	6.097
Oneri da consolidato fiscale IRES	1.856	393	1.463
TOTALE	1.856	393	1.463
Aliquota effettiva	8,34%	1,16%	7,18%

26. Operazioni con parti correlate

Per la definizione di "Parti Correlate" si fa riferimento, al principio contabile internazionale IAS 24, approvato dal Regolamento CE n. 1725/2003.

Le operazioni infragruppo sono realizzate nell'ambito dell'ordinaria gestione e a normali condizioni di mercato. I rapporti con parti correlate si riferiscono prevalentemente ad operazioni di natura commerciale e finanziaria nonché all'adesione al consolidato fiscale. Nessuno di essi assume particolare rilievo economico o strategico per la Capogruppo in quanto non presentano un'incidenza percentuale significativa sui valori totali del bilancio

Il socio Camera Di Commercio di Bologna è stato identificato come *Government*, determinando pertanto l'esenzione dall'informativa prevista in relazione alle parti correlate definite dallo IAS 24. La qualificazione della Camera Di Commercio di Bologna quale *Government* ha pertanto limitato l'estensione delle verifiche finalizzate all'identificazione delle parti correlate alla sola individuazione della Camera Di Commercio di Bologna. Non si riporta inoltre alcuna ulteriore informazione in bilancio in merito ai rapporti intrattenuti dalla società con il socio Camera di Commercio di Bologna, in quanto non sussistono operazioni significative con tale socio.

Nell'esercizio in esame 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 subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all'assistenza al traffico di Aviazione Generale, la fornitura di alcuni servizi amministrativi e legali, di distacco del personale ed il compenso, riversato al datore di lavoro Adb, degli amministratori dipendenti della Capogruppo, per complessivi 91 mila Euro (contro 120 mila Euro del 2022).

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;
- il contratto di presidio H24.

Nel complesso i costi del 2023 verso TAG ammontano a 459 mila Euro contro 475 mila del 2022.

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. A tale titolo, al 31 dicembre 2023, AdB espone un debito verso Tag di 35 mila Euro;
- 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 dell'esercizio, risulta pari a 1,2 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 dell'esercizio verso la controllata ammontano a 481 mila Euro contro 393 mila Euro del 2022; la crescita è dovuta prevalentemente al maggior ricorso al distacco di personale della controllata.

I contratti passivi nei confronti di FFM attengono al corrispettivo per l'onere di servizio pubblico legato alla gestione del Magazzino di Temporanea Custodia secondo il quale sono maturati contributi a copertura della perdita della gestione del Magazzino di Temporanea Custodia per 25 mila Euro contro 84 mila del 2022.

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. A tale titolo, al 31 dicembre 2023, AdB espone un debito verso FFM di 15 mila Euro;
- il co-obbligo di AdB in alcune fidejussioni di FFM per 6 milioni di Euro di cui le più rilevanti (5,8 milioni di Euro) emesse a favore dell'Agenzia delle Dogane riguardano il contenzioso doganale in cui è coinvolta FFM e per il quale si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

Rapporti con altre parti correlate

Nel 2023 la Società ha intrattenuto rapporti commerciali con società controllate dal socio Mundys Spa così sintetizzabili:

- Telepass Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di pagamento elettronico della sosta nei parcheggi con sistema Telepass, AdB ha sostenuto costi per 182 mila Euro (173 mila Euro nel 2022). Sul lato patrimoniale si rilevano debiti commerciali per 96 mila Euro contro 49 mila al 31 dicembre 2022;
- Urban V: al 31 dicembre 2023 la Capogruppo ha sostenuto costi per prestazioni professionali resi dalla partecipata 275 mila Euro (25 mila Euro nel 2022) e ha rilevato debiti commerciali per 122 mila Euro (31 mila nel 2022).

Le seguenti tabelle espongono i saldi delle operazioni con parti correlate contenuti nei saldi di bilancio.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023		per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	Totale
Diritti di concessione	220.770	0	201.573	0
Altre attività immateriali	1.480	0	1.390	0
Attività immateriali	222.250	0	202.963	0
Terreni, immobili, impianti e macchinari	10.629	0	11.083	0
Investimenti immobiliari	1.617	0	1.617	0
Attività materiali	12.246	0	12.700	0
Partecipazioni	3.189	0	3.264	0
Altre attività finanziarie non correnti	14.949	0	12.426	0
Imposte differite attive	6.643	0	9.794	0
Altre attività non correnti	146	0	221	0
Altre attività non correnti	24.927	0	25.705	0
ATTIVITA' NON CORRENTI	259.423	0	241.368	0
Rimanenze di magazzino	806	0	817	0
Crediti commerciali	18.126	208	11.664	250
Altre attività correnti	6.538	30	5.294	429
Attività finanziarie correnti	5.002	0	45.058	0
Cassa e altre disponibilità liquide	36.327	0	20.656	0
ATTIVITA' CORRENTI	66.799	238	83.489	680
TOTALE ATTIVITA'	326.222	238	324.857	680

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023		per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Capitale sociale	90.314	0	90.314	0
Riserve	91.823	0	62.421	0
Risultato dell'esercizio	15.893	0	29.443	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	198.030	0	182.178	0
TFR e altri fondi relativi al personale	2.942	0	2.974	0
Imposte differite passive	2.139	0	2.163	0
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	11.804	0	10.448	0
Fondi per rischi e oneri	4.261	0	1.217	0
Passività finanziarie non correnti	20.711	0	46.934	0
Altri debiti non correnti	75	0	114	0
PASSIVITÀ NON CORRENTI	41.932	0	63.850	0
Debti commerciali	26.044	309	24.291	259
Altre passività	38.566	50	34.722	3
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	2.179	0	2.555	0
Fondi per rischi e oneri	449	0	0	0
Passività finanziarie correnti	19.022	0	17.261	0
PASSIVITÀ CORRENTI	86.260	359	78.829	262
TOTALE PASSIVITÀ	128.192	359	142.679	262
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	326.222	359	324.857	262

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023		per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Ricavi per servizi aeronautici	56.241	72	46.088	75
Ricavi per servizi non aeronautici	51.171	260	41.665	258
Ricavi per servizi di costruzione	28.414	0	15.952	0
Altri ricavi e proventi della gestione	1.747	239	22.520	180
Ricavi	137.573	572	126.225	512
Materiali di consumo e merci	(1.339)	0	(1.094)	0
Costi per servizi	(23.489)	(934)	(20.300)	(750)
Costi per servizi di costruzione	(27.061)	0	(15.192)	0
Canoni, noleggi e altri costi	(10.310)	0	(8.172)	(9)
Oneri diversi di gestione	(3.574)	(5)	(3.160)	(5)
Costo del personale	(29.796)	(2)	(25.937)	(2)
Costi	(95.569)	(941)	(73.855)	(766)
Ammortamento/Svalutazione Diritti di concessione	(8.266)	0	(7.829)	0
Ammortamento altre attività immateriali	(691)	0	(660)	0
Ammortamento/svalutazione attività materiali	(2.198)	0	(5.176)	0
Ammortamenti e svalutazioni	(11.155)	0	(13.665)	0
Accantonamento rischi su crediti	662	0	(687)	0
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(3.448)	0	(4.060)	0
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(3.502)	0	(165)	0
Accantonamenti per rischi ed oneri	(6.288)	0	(4.912)	0
Totale Costi	(113.012)	(941)	(92.432)	(766)
Risultato operativo	24.561	0	33.793	0
Proventi finanziari	817	0	1.392	0
Oneri finanziari	(3.125)	0	(1.449)	0
Risultato ante imposte	22.253	0	33.736	0
Imposte dell'esercizio	(6.360)	0	(4.293)	0
Utile (perdita) d'esercizio	15.893	0	29.443	0

Si riportano di seguito le movimentazioni intervenute con le singole parti correlate rispettivamente negli esercizi 2023 e 2022.

2023								
<i>in migliaia di euro</i>	Crediti Commerciali	Altre attività correnti	Totale Attività Correnti	Totale Attività	Debiti commerciali	Altre passività	Passività Finanziarie Correnti	Totale passività
Tag Bologna Srl	87	5	92	92	66	35	0	101
Fast Freight Marconi Spa	120	0	120	120	25	15	0	40
Telepass Spa	0	0	0	0	96	0	0	96
Urban V Spa	0	25	25	25	122	0	0	122
Total	208	30	238	238	309	50	0	359

2022								
<i>in migliaia di euro</i>	Crediti Commerciali	Altre attività correnti	Totale Attività Correnti	Totale Attività	Debiti commerciali	Altre passività	Passività Finanziarie Correnti	Totale passività
Tag Bologna Srl	164	185	349	349	95	1	96	96
Fast Freight Marconi Spa	86	244	331	331	84	1	85	85
Telepass Spa	0	0	0	0	49	0	49	49
Infoblu Spa	0	0	0	0	0	0	0	0
Urban V Spa	0	0	0	0	31	0	31	31
Total	250	429	680	680	259	2	262	262

2023										
<i>in migliaia di euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altri costi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI	
Tag Bologna Srl	0	70	20	91	452)	0	(5)	(2)	(459)	
Fast Freight Marconi Spa	72	190	219	481	(25)	0	0	0	(25)	
Telepass Spa	0	0	0	0	(182)	0	0	0	(182)	
Urban V Spa	0	0	0	0	(275)	0	0	0	(275)	
Total	72	260	239	572	(934)	0	(5)	(2)	(941)	

in migliaia di euro	2022								
	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altri costi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI
Tag Bologna Srl	0	73	47	120	(468)	0	(5)	(2)	(475)
Fast Freight Marconi Spa	75	185	132	392	(84)	0	0	0	(84)
Telepass Spa	0	0	0	0	(173)	0	0	0	(173)
Infoblu Spa	0	0	0	0	0	(9)	0	0	(9)
Urban V Spa	0	0	0	0	(25)	0	0	0	(25)
Total	75	258	180	512	(750)	(9)	(5)	(2)	(766)

Tutte le operazioni con parti correlate sopradescritte sono realizzate nell'ambito dell'ordinaria gestione ed a normali condizioni di mercato.

27. Impegni e rischi

Impegni da investimenti ambientali

La Società, attraverso l'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto, sottoscritto con gli Enti territoriali nel 2015 ed aggiornato a gennaio 2020, si è impegnata alla realizzazione di alcune opere per un importo complessivo massimo di 9,3 milioni di Euro di investimenti che saranno effettuati in un arco temporale coerente rispetto alle tempistiche di realizzazione degli interventi contenuti nel Master Plan aeroportuale.

Nel 2023, oltre agli espropri dei terreni, sono stati piantumati i primi alberi e le specie arboree destinati alla realizzazione di una fascia boscata a nord dell'aeroporto di circa 40 ettari; la piantumazione complessiva prevede oltre 20 mila fra essenze arboree e arbustive con un potenziale di assorbimento della CO2 di circa 2.300 tonn/anno. La fascia boscata sarà dotata anche di una pista ciclabile fruibile dalla collettività e, sempre in ambito di ciclovie, prosegue la progettazione di un percorso ciclabile di collegamento fra il polo aeroportuale e gli abitati di Bologna e Lippo di Calderara di Reno.

Per gli altri impegni ambientali si rimanda alla voce 16. Passività per fondi rischi e oneri e alla Dichiarazione Non Finanziaria 2023.

Garanzie prestate

Per quanto riguarda le garanzie prestate si riporta nel seguito la tabella riepilogativa al 31 dicembre dei due esercizi a confronto. Nel dettaglio si riferiscono a:

- fideiussioni di cui la principale è relativa al co-obbligo di Adb nella fidejussione di 5,8 milioni di Euro 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 (2,7 milioni di Euro);
- peggio sullo Strumento Finanziario Partecipativo emesso da Marconi Express Spa e sottoscritto dalla Società per un valore nominale di 10,87 milioni di Euro a garanzia delle obbligazioni di Marconi Express nei confronti degli Istituti di Credito finanziatori del progetto People Mover;
- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) che, alla data di chiusura dell'esercizio, risulta pari a 1,2 milioni di Euro.

in migliaia di euro	31/12/2023	31/12/2022	Var.	Var. %
Fidejussioni	9.425	8.400	1.026	12%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	1.206	1.711	(505)	-30%
Totale garanzie prestate	21.503	20.983	521	2%

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 è soggetta la Società.

28 Legge 124/2017 art.1 commi 125-129 – Disciplina della trasparenza delle erogazioni pubbliche

Nell'esercizio 2023 la Società non ha usufruito dei cd. "Aiuti di Stato". Per ulteriori informazioni, si rinvia al sito internet relativo al Registro nazionale degli aiuti di Stato di cui all'articolo 52 della Legge 24 dicembre 2012, n. 234.

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

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

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per ulteriori dettagli e per le informazioni relative all'evoluzione prevedibile della gestione.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DI ESERCIZIO

Signori Azionisti,

il bilancio 2023 della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa che sottponiamo alla Vostra approvazione riporta un utile di esercizio di Euro 15.893.347,82 di cui il Consiglio di Amministrazione propone la seguente destinazione:

- a) a riserva legale per il 5%, sulla base delle disposizioni statutarie e dell'art. 2430 codice civile, per un importo pari a Euro 794.667,39;
- b) agli azionisti, per un importo pari a Euro 9.537.175,56 corrispondente ad un dividendo lordo di Euro 0,264 per ognuna delle 36.125.665 azioni ordinarie in circolazione alla data dello stacco cedola;
- c) il residuo per Euro 5.561.504,87 a riserva straordinaria.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 14 marzo 2024

Attestazione del Bilancio d'Esercizio ai sensi art.154-bis comma 5 T.U.F.

1. I sottoscritti, Nazareno Ventola, in qualità di Amministratore Delegato, e Patrizia Muffato, in qualità di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
 - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
 - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio al 31 dicembre 2023.
2. La valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023 si è basata su di un processo definito da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., in coerenza con il modello Internal Control- Integrated Framework emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission, che rappresenta lo standard di riferimento generalmente accettato a livello internazionale.
3. Si attesta, inoltre, che:
 - 3.1 il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023:
 - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
 - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente.
 - 3.2 La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione dell'emittente, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

Bologna, 14 Marzo 2024

Amministratore Delegato

Nazareno Ventola

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

Patrizia Muffato

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.
Sede in Bologna
Capitale sociale Euro 90.314.162 i.v.
Iscritta al Registro Imprese di Bologna al n. 03145140376
R.E.A. BO - 268716

Relazione del Collegio Sindacale all'Assemblea degli Azionisti
(ai sensi dell'art. 153 del d. lgs. 58/1998 e dell'art. 2429, comma 2, del
codice civile)

Signori Azionisti,

la presente relazione, redatta ai sensi dell'art. 153 del d.lgs. n. 58/1998 (di seguito "TUF") e dell'art. 2429, comma 2, del codice civile, illustra le attività di vigilanza svolte dal Collegio Sindacale dell'Aeroporto G. Marconi SpA nel corso dell'esercizio 2023 in coerenza con le indicazioni contenute nella Comunicazione Consob DEM/1025564 del 6 aprile 2001 e successive modifiche ed integrazioni.

L'attuale Collegio è stato nominato il 26 Aprile 2022 dall'Assemblea degli Azionisti di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA (nel seguito anche AdB) con scadenza all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024.



Nel corso dell'esercizio il Collegio Sindacale ha svolto i propri compiti di vigilanza, quale organo apicale del complessivo sistema dei controlli societari, secondo quanto previsto dalla legge, dalle "Norme di comportamento del collegio sindacale di società quotate" emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, dalle disposizioni CONSOB in materia di controlli societari e di attività del Collegio Sindacale e dalle indicazioni contenute nel Codice di Corporate Governance.

Il Collegio Sindacale ha verificato, in data 5 febbraio 2024, il possesso da parte dei propri componenti dei requisiti di onorabilità e professionalità previsti dal DM 30 marzo 2000, n. 162, l'insussistenza di cause di decadenza e ineleggibilità previste dall'articolo 148, comma 3, del T.U.F. e il possesso dei medesimi requisiti di indipendenza richiesti per gli amministratori dal Codice di Corporate Governance.

Lo svolgimento dell'attività di controllo contabile e di revisione legale dei conti è demandato alla Società di Revisione EY S.p.A. (di seguito "Società di Revisione" o "EY") il cui incarico, per gli esercizi 2015-2023, è stato conferito dall'Assemblea degli Azionisti del 20 maggio 2015 e giungerà quindi a scadenza con l'Assemblea di approvazione del Bilancio 2023.

Sulla base delle informazioni ricevute durante le riunioni del Consiglio di amministrazione e dei Comitati endo-consiliari (Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità, Comitato Remunerazioni), sia attraverso gli incontri con le strutture aziendali e in esito alle verifiche espletate si rappresenta quanto segue.

Operazioni di particolare rilevanza



Il Collegio Sindacale ritiene che siano state acquisite adeguate informazioni sulle operazioni di maggior rilievo economico, patrimoniale e finanziario effettuate dalla Società come rappresentate nei documenti che compongono il bilancio consolidato e il bilancio di esercizio e nella Relazione sulla Gestione.

Il 2023 ha registrato una progressiva ripresa dei volumi di traffico; l'Aeroporto di Bologna ha gestito complessivamente 9.970.284 passeggeri, in crescita sia rispetto al 2022 (+17,4%) sia rispetto al 2019, ultimo anno pre-Covid (+6%). Relativamente al traffico merci, nel 2023 sono state gestite 50.994 tonnellate, con un calo del 7,6% di merce trasportata rispetto al 2022 ma con un incremento del 4,4% sul 2019.

Dal punto di vista dei risultati economici il 2023 si chiude con un utile consolidato di 16,7 milioni di Euro contro 31,1 milioni del 2022 che includeva il contributo del fondo di compensazione dei danni Covid pari a 21,1mln. di Euro; al netto di tale contributo straordinario l'utile consolidato 2022 si sarebbe attestato a 10 milioni di Euro con un risultato dell'esercizio 2023 in netta crescita anche se ancora inferiore all'utile dell'ultimo anno pre-Covid (2019) pari a 20,1 milioni di Euro.

Operazioni atipiche o inusuali

Dalle informazioni ricevute dagli Amministratori e dai colloqui con i rappresentanti della Società di Revisione non è emersa l'esistenza di operazioni atipiche o inusuali poste in essere nel corso dell'esercizio 2023 anche infragruppo o con parti correlate. Il Collegio non ha ricevuto comunicazioni dagli Organi di controllo delle società controllate o dalla Società di Revisione contenenti rilievi in proposito.

Operazioni con parti correlate o infragruppo

Le caratteristiche delle operazioni infragruppo poste in essere nell'esercizio, i soggetti coinvolti ed i relativi effetti economici sono adeguatamente indicati nelle Note esplicative al bilancio di esercizio della Società e al bilancio consolidato, nelle quali sono evidenziati anche i connessi rapporti di credito/debito e di costo/ricavo.

Le operazioni con parti correlate, attuate nel rispetto della vigente "Procedura per le operazioni con Parti Correlate", adottata dal CDA nella seduta del 28 giugno 2021, sono di natura ordinaria e fanno perlopiù riferimento ad operazioni di natura commerciale e finanziaria nonché all'adesione al consolidato fiscale. Anche tali operazioni vengono elencate nelle Note esplicative al bilancio della società e al bilancio consolidato, nelle quali sono evidenziati anche i connessi rapporti di credito/debito e di costo/ricavo e la circostanza che tali operazioni vengono effettuate a normali condizioni di mercato.

Attività di vigilanza del Collegio Sindacale

Si conferma che l'Organo di controllo nell'esercizio delle funzioni proprie svolte ai sensi dell'art. 2403 del codice civile e dell'art. 149 del TUF:

- ha vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo;
- ha ricevuto adeguate informazioni, in particolare, in merito:
 - ✓ Crediti per addizionale comunale sui diritti di imbarco dei passeggeri e, in particolare, crediti verso clienti falliti/cessati;
 - ✓ Contributo VVF e, in particolare, accantonamento interessi per ritardato pagamento;
 - ✓ Versamento all'Erario delle somme relative al raddoppio dei diritti di approdo e partenza per l'Aviazione Generale;
 - ✓ Aggiornamento ERM - I semestre 2023;
 - ✓ *Induction* sulla nuova disciplina in materia di Whistleblowing e valutazione della Policy aggiornata;

- ✓ *Induction* in merito al decreto di recepimento della direttiva (UE) 2022/2464 *Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)*;
- ✓ Valutazione in merito all'aggiornamento dell'elenco Parti Correlate al 30 giugno 2023;
- ✓ Aggiornamento sui principali contenziosi in essere tra i quali, relativamente al contenzioso sul Fondo Antincendi, si fa rinvio al contenuto della Relazione sulla Gestione - Cap. 5 "Quadro normativo" e al Cap.6 Contenzioso - che riporta approfondimenti sulla recente sentenza della Corte di Cassazione n.990, del 10 gennaio 2024;
- ✓ Sottoscrizione Contratto di Programma e relative comunicazioni Enac;
- ha vigilato sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- ha vigilato sull'adeguatezza delle disposizioni impartite alle società controllate ai sensi dell'art. 114, comma 2, del TUF, accertando che l'attività di coordinamento delle società controllate (Fast Freight Marconi S.p.A e TAG Bologna S.r.l.) è svolta anche tramite la presenza negli organi sociali di dirigenti della Capogruppo;
- ha scambiato informazioni con i corrispondenti organi delle società controllate ai sensi dell'art. 151, comma 2, del TUF;
- ha svolto incontri periodici con la Società di Revisione, anche in ossequio a quanto previsto dall'art. 19, comma 1, del d. lgs. n. 39/2010 e dall'art. 150, comma 3, del TUF, al fine di vigilare sul processo di informativa finanziaria e sulla sua adeguatezza e integrità nonché sull'osservanza delle disposizioni di legge inerenti il processo di formazione del bilancio e della sua impostazione e struttura;

- ha esaminato la relazione informativa annuale dell'Organismo di Vigilanza relativa all'aggiornamento del modello, al controllo sul funzionamento e all'osservanza del Modello ex d.lgs. n.231/2001 che si conclude con un giudizio positivo sull'organizzazione e sul sistema di controllo interno in ambito dei reati ex D.lgs. 231/01, pur in presenza di specifiche aree di miglioramento;
- ha esaminato la relazione del Comitato Etico e Anticorruzione (organismo collegiale che sostituisce la figura del RPCT) cui è affidato il compito di monitorare e verificare l'efficace attuazione della "Policy Anticorruzione" e preso atto delle attività svolte;
- non ha ricevuto denunce ai sensi dell'art. 2408 del codice civile né sono stati presentati esposti da parte di terzi;
- ha vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità dello stesso a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle rispettive funzioni e l'analisi dei risultati del lavoro svolto dalla Società di Revisione. In allegato al bilancio di esercizio e al bilancio consolidato, è fornita l'attestazione di cui all'art. 154-bis, comma 5, del TUF, sottoscritta dall'Amministratore Delegato e dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, sull'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio e del bilancio consolidato;

- ha acquisito informazioni sulle attività del responsabile della funzione di *internal audit* svolte nel corso dell'esercizio scorso. Le attività suddette hanno coperto il perimetro di quelle programmate e dall'esame della relazione annuale di tali attività non sono emersi profili di criticità significativi salvo alcuni aspetti di miglioramento, attentamente monitorati, da attuare nel corrente esercizio. Il Collegio dà atto che la relazione annuale dell'*internal audit* si conclude con un giudizio di complessiva idoneità del sistema di controllo interno e gestione dei rischi (espresso in termini di *negative assurance*) e che il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità ha valutato il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi adeguato rispetto alle dimensioni e alle caratteristiche dell'impresa;
- ha acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società e del sistema di controllo interno e di monitoraggio, mitigazione e gestione dei rischi, anche attraverso la partecipazione alle riunioni del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità. Il Collegio ha, quindi, condiviso la valutazione espressa dal Consiglio di amministrazione nel corso della seduta del 14 marzo 2024, sulla scorta della relazione istruttoria svolta anche dal Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità che ha ritenuto il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi di AdB complessivamente adeguato rispetto alle caratteristiche della Società e al profilo di rischio assunto;
- ha esaminato il Piano di Audit della funzione Internal Audit per il 2024 e non ha espresso obiezioni;

- ha verificato la corretta applicazione dei criteri e delle procedure di accertamento adottati dal Consiglio di amministrazione per valutare la sussistenza dei requisiti degli amministratori indipendenti e non ha osservazioni al riguardo da formulare;
- ha vigilato sull'osservanza delle regole di governo societario dettate dal Codice di Corporate Governance delle società quotate, promosso da Borsa Italiana e approvato dal Comitato per la Corporate Governance, al quale la Società ha dichiarato di attenersi, confermando la *compliance* al medesimo. Il sistema di *governance* adottato dalla Società risulta dettagliatamente descritto nella Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari per l'esercizio 2023 approvata dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 14 marzo 2024;

- ha vigilato sull'indipendenza della Società di Revisione EY S.p.A., ai sensi dell'art. 19 del d. lgs. 39/2010, ed ha accertato, nella sua concomitante veste di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile, la compatibilità con le limitazioni previste dall'articolo 5 del Regolamento UE n. 537/2014, dei servizi diversi dalla revisione legale prestati alla Società. Nel corso dell'esercizio 2023, AdB SpA ha corrisposto a EY S.p.A. per incarichi aventi ad oggetto i servizi di revisione e la verifica della contabilità regolatoria compensi per euro 110.365 mentre le controllate (Fast Freight Marconi S.p.A e TAG Bologna S.r.l.) hanno corrisposto per incarichi aventi ad oggetto servizi di revisione compensi per euro 17.822. Sono stati, altresì, conferiti dalla Capogruppo a EY S.p.A. i seguenti incarichi aventi ad oggetto servizi non di revisione: l'esame degli adempimenti inerenti alla Dichiarazione di carattere non finanziario (euro 24.405) e le asseverazioni per le finalità previste dal d.lgs. 23 giugno 2011, n. 118 e varie (euro 12.204). La Società di Revisione ha reso la "Dichiarazione relativa all'indipendenza" in cui si attesta che non sono state riscontrate situazioni tali da compromettere l'indipendenza o cause di incompatibilità nei confronti di AdB. Anche tenuto conto della richiamata dichiarazione, si segnala che non sono emersi aspetti critici che abbiano potuto compromettere l'indipendenza della Società di Revisione.

Il Consiglio di amministrazione composto da 9 membri è stato nominato dall'Assemblea dei Soci del 26 aprile 2022 fino all'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024.



In data 28 febbraio 2024 il Consigliere indipendente e non esecutivo Sonia Bonfiglioli, altresì Presidente del Comitato per la Remunerazione, ha rassegnato le dimissioni come da comunicato stampa pubblicato in pari data. Il Consiglio di amministrazione del 6 marzo 2024 ha preso atto delle dimissioni e ha deliberato di reintegrare nel numero di tre i componenti del Comitato per la Remunerazione nominando il Consigliere indipendente Giovanni Cavallaro quale Presidente dello stesso Comitato.

In data 14 marzo 2024 il Consiglio di amministrazione ha deliberato, con il parere favorevole del Collegio Sindacale, la cooptazione di Claudia Bugno in sostituzione della consigliera indipendente Sonia Bonfiglioli.

Otto amministratori sono non esecutivi: quattro tra questi ultimi, risultano in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dall'art. 147-ter, comma 4, del T.U.F. e dal Codice di Corporate Governance e uno è in possesso solo dei requisiti di indipendenza previsti dall'art. 147-ter, comma 4, del T.U.F.

Nel corso dell'esercizio 2023 il Collegio ha partecipato:

- all'Assemblea ordinaria degli Azionisti tenutasi in data 26 aprile 2023;
- a n.10 riunioni del Consiglio di amministrazione;
- a n. 7 riunioni del Comitato Controllo, Rischi e sostenibilità;
- a n. 5 riunioni del Comitato per la Remunerazione.

Per tutte le riunioni svoltesi e sopra elencate il Collegio Sindacale ha sempre ricevuto adeguate informazioni sull'attività svolta e sulle caratteristiche delle operazioni effettuate.

Nel corso dell'esercizio in esame il Collegio Sindacale ha tenuto n.7 riunioni e promosso riunioni congiunte con il Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità al fine di agevolare lo scambio di informazioni tra soggetti con compiti rilevanti in materia di controllo interno e revisione contabile.



Nell'ambito dell'attività di vigilanza svolta e sulla base delle informazioni ottenute dalla Società di Revisione, in occasione dei periodici incontri, ai sensi dell'art. 150, comma 3, del T.U.F., non sono emersi dati e informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione né sono state rilevate omissioni e/o fatti censurabili e/o irregolarità o, comunque, fatti significativi tali da richiederne menzione.

Dichiarazione di carattere non finanziario

Ai sensi dell'art. 3, comma 7, del d.lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, si conferma che, con riferimento alla Dichiarazione di carattere non finanziario, il Collegio Sindacale ha vigilato, per quanto di competenza, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel citato decreto. La Società ha designato EY S.p.A, soggetto incaricato del controllo contabile, per lo svolgimento anche dei compiti di cui all'art. 3, comma 10, del citato decreto. La Società di Revisione ha rilasciato un'attestazione circa la conformità delle informazioni fornite nella Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario rispetto a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del decreto e allo standard di rendicontazione adottato.

Bilancio d'esercizio e consolidato

Il Collegio Sindacale ha svolto le necessarie verifiche sull'osservanza delle norme inerenti alla formazione del progetto di bilancio di esercizio e del bilancio consolidato di Gruppo al 31 dicembre 2023, approvati dal Consiglio di amministrazione in data 14 marzo 2024.



In particolare, dà atto che il bilancio di esercizio ed il bilancio consolidato sono stati redatti in conformità agli *International Financial Reporting Standards* adottati dall'Unione Europea e che la Società ha applicato in materia di schemi di bilancio e di informativa societaria, quanto stabilito dalla CONSOB. È stata verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della Relazione sulla Gestione e, a tale riguardo, non vi sono osservazioni da avanzare. Con riferimento ai suoi contenuti si rileva che la Relazione sulla Gestione illustra adeguatamente la situazione economica, patrimoniale e finanziaria, nonché l'andamento della gestione nel corso dell'esercizio e riporta dati significativi concernenti le Società rientranti nell'area di consolidamento, fornendo altresì indicazioni in merito ai principali rischi ed incertezze cui la Società è esposta.

La Società di Revisione EY S.p.A. ha emesso in data 28 marzo 2024 le relazioni ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del Regolamento UE n. 537/2014, nelle quali è attestato che il bilancio di esercizio e il bilancio consolidato al 31 dicembre 2023 forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria, del risultato economico e dei flussi di cassa della Società e del Gruppo e che la Relazione sulla Gestione e le informazioni di cui all'art. 123-bis, comma 4, del T.U.F. contenute nella Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari sono coerenti con il bilancio di esercizio della Società e con il bilancio consolidato del Gruppo.

La Società di Revisione ha, altresì, prodotto la Relazione Aggiuntiva di cui all'art. 11 Regolamento UE n. 537/2014 dalla quale si rileva che non sono state riscontrate significative carenze nel sistema di controllo interno ovvero nel sistema amministrativo-contabile della Società.

Attività del Collegio Sindacale relative al processo di selezione della società di revisione per il novennio 2024-2032

Tenuto conto che con l'approvazione del Bilancio 2023 da parte dell'Assemblea degli Azionisti andrà in scadenza l'incarico di revisione legale dei conti a EY Spa, il Collegio Sindacale, d'intesa con le funzioni aziendali competenti, ha avviato fin dal mese di giugno 2023 il processo di selezione per l'assegnazione del mandato di revisione legale per gli esercizi 2024 – 2032 al fine di sottoporre la nomina all'Assemblea degli Azionisti chiamata ad approvare il bilancio d'esercizio di AdB al 31 dicembre 2023. L'avvio tempestivo della procedura ha consentito il rispetto dei limiti temporali posti a salvaguardia dell'indipendenza del revisore (cd. *cooling-in period* ex art. 5 del Regolamento Europeo n. 537/2014). Sulla base della normativa vigente (oltre al suddetto regolamento, il d.lgs. n. 39/2010 integrato dal d.lgs. n. 135/2016 che ha recepito la Direttiva 2014/56/UE), il nuovo incarico di revisione legale dovrà essere affidato dall'Assemblea degli Azionisti su proposta motivata del Collegio Sindacale nella sua veste di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. n. 135/2016, a seguito dell'apposita procedura di selezione secondo i criteri e le modalità di cui all'art. 16 del Regolamento Europeo n. 537/2014. Conformemente alle disposizioni dell'art. 16 del richiamato Regolamento, trattandosi di affidamento dell'incarico di revisione legale per un Ente di Interesse Pubblico (EIP), la proposta formulata dal Collegio Sindacale, sottoposta per approvazione all'Assemblea, prevede almeno due possibili alternative di conferimento dell'incarico e indica la preferenza motivata per una delle due.

Conclusioni



Il Collegio Sindacale a conclusione della presente Relazione sull'attività di controllo svolta nel corso dell'esercizio 2023 esprime, per quanto di competenza, un giudizio positivo sull'attività svolta dalla Società, sull'assetto organizzativo della medesima, sull'efficacia del sistema di controllo interno e del sistema amministrativo e contabile, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'osservanza della legge e dello Statuto Sociale; considerate le risultanze dell'attività svolta dalla Società di Revisione incaricata del controllo contabile e preso atto delle attestazioni rilasciate dall'Amministratore delegato e dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili, esprime parere favorevole alla proposta di approvazione del bilancio di esercizio di AdB SpA al 31 dicembre 2023 così come da progetto approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 14 marzo 2024 concordando con la proposta dallo stesso formulata in merito alla destinazione dell'utile d'esercizio.

Bologna, 28 marzo 2024

Il Collegio Sindacale

dott. ssa Rosalba COTRONEO

(Presidente)



Francesca Aielli
MMIS
28.03.2024 19:01:39 GMT+01:00

dott.ssa Francesca AIELLI

(Membro Effettivo)

dott. Alessandro BONURA

(Membro Effettivo)





Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023

Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e
dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014



EY
Building a better
working world

EY S.p.A.
Via Massimo D'Azeglio, 34
40123 Bologna

Tel: +39 051 278311
Fax: +39 051 236666
ey.com

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

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

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (la "Società"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2023, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli *International Financial Reporting Standards* adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

EY S.p.A.
Sede Legale: Via Meravigli, 12 – 20123 Milano
Sede Secondaria: Via Lombardia, 31 – 00187 Roma
Capitale Sociale Euro 2.600.000,00 i.v.
Iscritta alla S.O. del Registro delle Imprese presso la CCIAG di Milano Monza Brianza Lodi
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434000584 - numero R.E.A. di Milano 606158 - P.IVA 00891231003
Iscritta al Registro Revisori Legali al n. 70945 Pubblicato sulla G.U. Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998



Building a better
working world

Abbiamo identificato i seguenti aspetti chiave della revisione contabile:

Aspetti chiave	Risposte di revisione
<i>Impairment Test relativo ai Diritti di concessione</i>	
<p>I <i>Diritti di concessione</i> iscritti nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023 ammontano a Euro 220,7 milioni e sono sottoposti a <i>Impairment Test</i> almeno una volta l'anno o più frequentemente al verificarsi di indicatori interni ed esterni di riduzione del valore di tali attività.</p> <p>I processi e le modalità di valutazione del valore recuperabile di tali attività sono basati su assunzioni a volte complesse, che per loro natura implicano il ricorso al giudizio degli amministratori, specie con riferimento alla previsione dei volumi di traffico, dei livelli tariffari e dei conseguenti flussi di cassa, nonché alla determinazione dei tassi di attualizzazione applicabili. Tali previsioni, relative ad un orizzonte temporale ampio come quello del periodo concessorio, risultano impattate dai fattori di rischio e dalle incertezze che caratterizzano l'attuale contesto di mercato.</p> <p>In considerazione del giudizio richiesto e della complessità delle assunzioni utilizzate nella stima del valore recuperabile dei <i>Diritti di concessione</i>, abbiamo ritenuto che tale tematica rappresenti un aspetto chiave della revisione.</p> <p>L'informativa di bilancio relativa a tale aspetto chiave è riportata nella nota esplicativa "1. Attività Immateriali".</p>	<p>Le nostre procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave hanno riguardato, tra l'altro:</p> <ul style="list-style-type: none">• l'analisi della metodologia di valutazione adottata dalla Società;• l'analisi delle principali assunzioni alla base delle previsioni economico-finanziarie utilizzate ai fini dell'<i>Impairment Test</i>;• l'analisi della coerenza di tali assunzioni con il piano aziendale 2024-2028 approvato dagli amministratori e con il contesto di mercato;• la discussione con il <i>management</i> circa le modalità di costruzione del modello di <i>Impairment Test</i>;• la verifica della coerenza del tasso di sconto applicato (WACC). <p>Nelle nostre verifiche ci siamo anche avvalse dell'ausilio di nostri esperti in tecniche di valutazione, che hanno eseguito un ricalcolo indipendente ed effettuato analisi di sensitività sulle assunzioni chiave al fine di determinare i cambiamenti delle assunzioni che potrebbero impattare significativamente la valutazione del valore recuperabile.</p> <p>Infine, abbiamo esaminato l'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative del bilancio in relazione all'aspetto chiave.</p>
<i>Stima del Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</i>	
<p>Il <i>Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</i> (il "Fondo"), iscritto nel bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, ammonta a Euro 14,0 milioni e include gli accantonamenti relativi alle spese di manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni dei beni in concessione che la Società stima di dover sostenere coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere.</p> <p>I processi e le modalità di valutazione e di determinazione di tale stima sono basati su assunzioni a volte complesse che, per loro natura,</p>	<p>Le nostre procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave hanno riguardato, tra l'altro:</p> <ul style="list-style-type: none">• l'analisi della procedura e dei controlli chiave posti in essere dalla Società;• la comprensione dell'accordo di concessione da cui origina l'obbligazione;• l'analisi delle principali variazioni intervenute nel Fondo rispetto all'esercizio precedente;• l'analisi critica delle assunzioni alla base del calcolo del Fondo, tramite la verifica della

implicano il ricorso al giudizio degli amministratori in particolare con riferimento alla natura degli interventi da effettuare, alla tempistica prevista degli stessi, alla quantificazione dei relativi costi e alla componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi di intervento. In considerazione del giudizio richiesto agli amministratori per valutare la natura degli interventi, la tempistica degli stessi e la quantificazione dei relativi costi abbiamo ritenuto che tale tematica rappresenti un aspetto chiave della revisione.

L'informativa di bilancio relativa alla valutazione del *Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali* è inclusa nel paragrafo "Fondi per rischi e oneri" della sezione "Criteri di Valutazione", nonché nella nota esplicativa "15. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente e corrente)".

coerenza delle stesse rispetto alla relazione tecnica preparata dalle funzioni competenti della Società, al piano aziendale 2024-2028 approvato dagli amministratori e alle ulteriori informazioni storiche e previsionali disponibili;

- l'esecuzione di procedure di validità su un campione di utilizzi del Fondo iscritti nell'esercizio;
- la verifica della ragionevolezza del tasso di attualizzazione utilizzato e dell'accuratezza del calcolo del Fondo stanziato.

Infine, abbiamo esaminato l'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative del bilancio in relazione all'aspetto chiave.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli *International Financial Reporting Standards* adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui

sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti od eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori e della relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.



Building a better
working world

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

L'Assemblea degli azionisti della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. ci ha conferito in data 20 maggio 2015 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi con chiusura dal 31 dicembre 2015 al 31 dicembre 2023.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815

Gli amministratori della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF - European Single Electronic Format) (nel seguito "Regolamento Delegato") al bilancio d'esercizio, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023 alle disposizioni del Regolamento Delegato.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023 è stato predisposto nel formato XHTML in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58

Gli amministratori della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2023, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, con il bilancio d'esercizio della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2023 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2023 e sono redatte in conformità alle norme di legge.



EY
Building a better
working world

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, c. 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254

Gli amministratori della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254. Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli amministratori della dichiarazione non finanziaria.

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Bologna, 28 marzo 2024

EY S.p.A.

Marco Menabue
(Revisore Legale)