



## **COMUNICATO STAMPA**

**AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA S.p.A.: il Consiglio di Amministrazione approva il Progetto di Bilancio di Esercizio e il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2020.**

**Traffico passeggeri in forte calo (-73,4%) rispetto al 2019 per gli impatti della pandemia Sars-Covid-19, particolarmente per gli effetti derivanti dalle misure di limitazione degli spostamenti a livelli nazionale ed internazionale e delle altre misure correlate alla criticità sanitaria mondiale.**

**Consequente riduzione dei principali indicatori economici:**

- **Ricavi consolidati pari a 67,5 milioni di euro, in calo del 46,1%.**
- **EBITDA negativo per 3,9 milioni di Euro contro il valore positivo per 44,9 milioni di Euro del 2019.**
- **L'EBIT consolidato si è attestato a -17,4 milioni di Euro (+31,1 milioni di Euro del 2019).**
- **Il risultato netto consolidato è stato negativo per 13,6 milioni di Euro, rispetto ad un utile netto di 20,9 milioni di Euro dell'esercizio 2019.**

Bologna, 15 marzo 2021 – Il Consiglio di Amministrazione di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., riunitosi oggi sotto la Presidenza di Enrico Postacchini, ha approvato il Progetto di Bilancio di Esercizio e il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2020 oltre alla Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario al 31 dicembre 2020, ai sensi dell'articolo 4 del D.Lgs. n. 254/2016 ed alle altre relazioni e proposte che saranno sottoposte all'Assemblea degli azionisti il 26 aprile p.v.

“Il 2020 è stato un anno caratterizzato quasi nella sua interezza dagli effetti generati dalla pandemia globale legata alla diffusione del virus Sars-Covid-19, le cui conseguenze hanno impattato fortemente sui volumi di traffico dell'Aeroporto di Bologna e, conseguentemente, sui risultati economici e finanziari – ha commentato **Nazareno Ventola, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna**. Nell'intento di arrivare ad un recupero sostanziale del traffico *pre-Covid*, stimato dagli esperti non prima del 2024-2025, la strategia di sostenibilità del Gruppo sarà improntata a preservare gli asset aziendali, in particolare attraverso il mantenimento dei livelli occupazionali e del cash flow, così garantendo le condizioni per la crescita nel medio periodo”.

“Archiviato un 2020 che ha visto l'intero settore operare in un contesto di grande sofferenza, gli occhi sono ora puntati al 2021, che si prospetta essere un difficile anno di transizione in cui saranno prioritarie resilienza e adattabilità per essere pronti a cogliere tutte le opportunità per una ripresa sostenibile”, ha commentato **Enrico Postacchini, Presidente di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna**.

## **Dati di traffico**

Dopo un'ottima performance registrata nel mese di gennaio (+9,9% vs 2019), a febbraio lo scalo ha registrato un traffico passeggeri in linea con il 2019 (+0,3%) per effetto di un buon



andamento delle prime tre settimane del mese (+5,3% vs 2019) e di una netta inversione di tendenza a partire dal 22 febbraio (-25,1% negli ultimi 8 giorni del mese) per effetto dello scoppio dell'emergenza sanitaria.

Tra la fine di febbraio e l'inizio di marzo 2020, sono entrate in vigore stringenti limitazioni agli spostamenti al fine di contrastare la diffusione della pandemia e la conseguente cancellazione della maggior parte dei voli nazionali ed internazionali, nonché la chiusura di molti scali. L'aeroporto di Bologna è invece rimasto aperto ed operativo per tutto il periodo dell'emergenza sanitaria, in attuazione al decreto ministeriale n. 112 del 12 marzo 2020, e ciò nonostante volumi di traffico minimi.

Nel periodo estivo, si è quindi assistito ad una graduale, seppur modesta, ripresa dei volumi di traffico, rafforzatasi tra il mese di luglio e la prima metà di agosto, con particolare riferimento alla componente domestica. Tuttavia, il recupero del traffico ha subito un nuovo rallentamento a partire dalla seconda metà di agosto, con coefficienti di riempimento degli aeromobili in diminuzione rispetto alle settimane precedenti.

La chiusura dello scalo per lavori programmati della pista di volo, dall'11 al 21 settembre e il nuovo aumento dei contagi con l'arrivo dall'autunno, con nuove restrizioni agli spostamenti, anche in ambito Italia, hanno bruscamente interrotto la ripresa avviata durante il periodo estivo. Il quarto trimestre ha visto dunque una riduzione del traffico passeggeri sullo scalo pari a circa l'83% rispetto allo stesso periodo del 2019.

L'Aeroporto di Bologna ha chiuso il 2020 con 2.506.258 passeggeri, con un decremento pari al 73,4% rispetto al 2019, così registrando i medesimi livelli di traffico del 1997. I movimenti sono stati pari a 30.139, in riduzione del 60,9% rispetto al 2019, con un *load factor* medio in calo dall'81,5% del 2019 al 60,5% del 2020.

In merito alla composizione del traffico passeggeri, mentre nei primi due mesi del 2020 si sono registrate performance molto diverse tra traffico low cost, in forte aumento rispetto al 2019, e traffico di linea, rimasto invece sostanzialmente invariato, la forte contrazione dei volumi registrata tra marzo e giugno e, successivamente, nel corso degli ultimi quattro mesi dell'anno, ha interessato tutte le componenti di traffico.

Solo durante il periodo estivo, con la riapertura delle frontiere, si è osservata in generale una ripresa più rapida del segmento low cost rispetto al traffico di linea.

Tra le destinazioni 2020 il traffico internazionale ha sofferto maggiormente della diffusione della pandemia a causa del clima di incertezza, anche per i vincoli e gli obblighi introdotti alla libera circolazione per ragioni sanitarie.

Nonostante il materiale calo dei passeggeri in tutte le principali destinazioni collegate con lo scalo di Bologna, rimane da sottolineare la solidità del mix di traffico del Marconi, con 107 mete raggiungibili (vs 120 nel 2019) e cinque città estere tra le dieci principali destinazioni.

Tra i vettori, Ryanair si conferma essere la prima compagnia sullo scalo con il 53,8% del traffico totale, per effetto di una riduzione dei passeggeri inferiore rispetto alla media degli altri vettori. Al secondo posto si conferma Wizz Air, con una quota che cresce dal 5,4% del 2019 al 6,2% del 2020, davanti ad Alitalia, terza con una quota in leggera diminuzione rispetto allo scorso anno. A seguire le compagnie di linea Air France, British Airways, KLM e Lufthansa.

Il traffico cargo nel 2020 ha registrato un traffico pari a 43.377.968 Kg, in calo dell'11,2% rispetto al 2019, ascrivibile in gran parte alla chiusura delle attività durante il c.d. lockdown, nonché alla stagnazione delle attività produttive nei mesi successivi. Il cargo si conferma tuttavia la componente di traffico che meglio ha reagito alla crisi pandemica, anche rispetto al dato complessivamente rilevato a livello nazionale e registrando un calo contenuto, del 23,7%.

### **Andamento della gestione**

I **ricavi consolidati** nell'esercizio 2020 ammontano a 67,5 milioni di Euro, in calo del 46,1% rispetto ai 125,1 milioni registrati nel 2019.

Più nel dettaglio, i ricavi per servizi aeronautici calano del 65,9% principalmente per la contrazione del traffico e, in modo residuale, per l'aggiornamento tariffario con calo della tariffa media. Si riducono invece del 65,2% i ricavi per servizi non aeronautici, per effetto della riduzione del traffico, delle chiusure degli esercizi commerciali e della riduzione dei canoni fissi accordata dal gestore ai subconcessionari. Aumentano invece i ricavi per servizi di costruzione (+79,1%) per maggiori investimenti realizzati sia nel settore aviation che in quello non aviation. Infine, gli altri ricavi e proventi della gestione registrano un calo del 3,9% rispetto al 2019 dovuto principalmente a minori ricavi da conduzione aree aeroportuali.

I **costi di gestione** nel 2020 ammontano a 71,4 milioni di euro, con una riduzione dell'11% rispetto all'esercizio precedente, per via principalmente della riduzione pari al 41% dei costi dei materiali di consumo e merci, generata dal minore acquisto di carburante aeromobili e nonostante il maggiore acquisto di materiali di consumo legati all'emergenza Covid-19, della riduzione del 26,4% dei costi per i servizi, quali servizio PRM, servizio MBL, utenze e manutenzione, dell'aumento dei costi per servizi di costruzione (+79,1%) per maggiori investimenti realizzati sulle infrastrutture aeroportuali, della contrazione del 60,3% della voce canoni, noleggi e altri costi legati alla contrazione del traffico, e del calo del 9,8% degli oneri diversi di gestione, per effetto dei minori oneri tributari.

In diminuzione infine anche il costo del lavoro (-31,1%) per via, da un lato, del calo dell'organico (-48 risorse medie equivalenti full time nel 2020 rispetto al 2019) per il mancato rinnovo dei contratti a termine delle aree operative e, dall'altro, per le altre azioni di contenimento del costo del lavoro alla luce della drastica riduzione del traffico.

Al netto dei servizi di costruzione i ricavi consolidati nel 2020 ammontano a 37,8 milioni di Euro, in calo del 65,2% rispetto al 2019 e i costi consolidati ammontano a 43,4 milioni di Euro, in calo del 32,8% rispetto al 2019.

### **Risultati reddituali**

Complessivamente il 2020 evidenzia un Margine Operativo Lordo (**EBITDA**) negativo per 3,9 milioni di Euro contro un margine positivo di 44,9 milioni di Euro del 2019, per effetto di una contrazione dei ricavi, strettamente correlata all'andamento del traffico, a fronte di una maggiore rigidità dei costi, tenuto conto anche della struttura ad elevati costi fissi che contraddistingue i gestori aeroportuali.

Escludendo i ricavi e i costi per servizi di costruzione e i ricavi per credito da Terminal Value su Fondo di Rinnovo, si è registrato un Margine Operativo Lordo rettificato negativo di 5,6 milioni di Euro, rispetto ai 44,1 milioni di Euro del 2019.

La contrazione dei costi complessivi del 9,8% a fronte di una riduzione dei ricavi del 46,1% determina un calo del Risultato Operativo (**EBIT**) che passa da +31,1 milioni di Euro del 2019 a -17,4 milioni di Euro del 2020.

Il **risultato netto** dell'esercizio, interamente di competenza del Gruppo, si attesta pertanto a una **perdita di 13,6 milioni di Euro**. L'utile netto dell'esercizio 2019 era invece stato di 20,9 milioni di Euro registrandosi un differenziale complessivo, quindi, di 34,4 milioni di Euro.

### **Dati patrimoniali e investimenti**



L'ammontare complessivo degli **investimenti** realizzati al 31 dicembre 2020 è pari a 29 milioni di Euro contro 17,4 milioni del 2019, a cui si aggiungono 4,3 mln di Euro di interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali e degli impianti.

L'**Indebitamento Finanziario Netto** del Gruppo al 31 dicembre 2020 è di 30,4 milioni di Euro, rispetto ad una posizione finanziaria netta positiva di 10,5 milioni del 31 dicembre 2019 (-40,9 milioni).

In generale il 2020 è stato caratterizzato da un assorbimento straordinario di liquidità per la crisi conseguente alla diffusione mondiale del Sars-Covid-19 e al conseguente drastico calo del traffico e dei correlati ricavi. A ciò si aggiunge l'assorbimento di cassa per effetto del pagamento degli investimenti effettuati nel periodo, in aumento di oltre 11 milioni rispetto al 2019.

Inoltre, per far fronte alle maggiori esigenze di cassa, il Gruppo ha aumentato il proprio indebitamento per l'accensione dei finanziamenti garantiti SACE di 58,9 milioni di Euro da parte della Capogruppo.

Il **Patrimonio Netto consolidato** e del Gruppo si attesta a 164,5 milioni di Euro contro 178,2 milioni al 31 dicembre 2019. Il decremento è dovuto solo alla perdita del periodo in quanto l'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 30 aprile 2020, ha accolto l'approccio prudentiale proposto dal Consiglio di Amministrazione al fine di sostenere la solidità patrimoniale e contenere gli impatti economico-finanziari derivanti dall'emergenza sanitaria ed ha quindi deliberato la destinazione dell'utile dell'esercizio 2019 interamente a riserva.

#### **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 incidere sulla 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 2020.

La pandemia da Sars-Covid-19 continua a condizionare negativamente il traffico dell'Aeroporto di Bologna, così come sta avvenendo per tutti gli scali italiani ed europei ed altresì, prevalentemente, a livello mondiale.

I passeggeri complessivi del mese di gennaio 2021 sono stati poco meno di 80 mila (77.679), con un decremento dell'89,0% rispetto allo stesso mese del 2020, periodo ancora non toccato dall'emergenza Sars-Covid-19. E' continuato anche a febbraio 2021 il forte calo del traffico, con poco più di 60 mila passeggeri (60.618), con un decremento dell'89,7% rispetto a febbraio 2020, ultimo mese di traffico "normale" prima dell'emergenza. Nel dettaglio, i passeggeri di febbraio su voli nazionali si sono fermati a quota 22.307 (-81,7%), mentre quelli su voli internazionali sono stati 38.311 (-91,8%). I movimenti aerei sono stati 859 (-83,4%), mentre le merci trasportate per via aerea sono state 2.755 tonnellate, con un decremento dell'1,5% su febbraio 2020.

Il traffico passeggeri, dunque, continua a soffrire, con i voli internazionali particolarmente penalizzati dalle limitazioni alla circolazione ed alle altre misure di mitigazione della diffusione del virus (divieto di ingresso in alcuni Paesi, tamponi, quarantene, ecc.), ma la frenata è significativa anche nei voli nazionali, in considerazione del permanere del divieto di spostamento tra le regioni se non per motivi di lavoro, salute e necessità.



Nei primi due mesi dell'anno i passeggeri complessivi sono stati 138.297 (-89,3%), con 2.003 movimenti (-81,4%) e 5.735 tonnellate di merce trasportata (+1,1%). Il settore cargo, quindi, si conferma quello che al momento sta reagendo meglio alla crisi pandemica.

Anche il mese di marzo corrente sarà fortemente influenzato dall'evoluzione dei contagi e dalle perduranti misure restrittive e limitazioni delle libertà di movimento.

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

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

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

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

Per il 2021 corrente, gli stessi studi di settore stimano un andamento del traffico passeggeri fortemente condizionato dall'efficacia e dalla pervasività dei piani di vaccinazione. ACI Europe stima per il 2021 un possibile recupero che varia dal 36% al 44% dei volumi annuali di traffico pre-Covid19, con una leggera ripresa stimata in avvio solo a partire dal secondo semestre dell'anno.

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

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

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

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



Dal punto di vista della sostenibilità sociale, e del correlato impatto sui costi del personale, la Capogruppo, anche oltre il 20 marzo, data di termine della CIGS impiegata dal 21 marzo 2020, potrà contare su CIG in deroga dal 22 marzo al 13 giugno 2021. Ad oggi non si hanno ulteriori previsioni su quali ammortizzatori sociali si potranno applicare dopo il 13 giugno, ma saranno valutate tutte le opzioni possibili in stretta collaborazione con Assaeroporti e con le OO.SS./RSU al fine di trovare le migliori soluzioni previste dalla normativa, peraltro in continua evoluzione.

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

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

\* \* \*

Si riportano in allegato i prospetti consolidati della Situazione Patrimoniale-Finanziaria, del Conto Economico, della Posizione Finanziaria Netta e la Sintesi del Rendiconto Finanziario.

\* \* \*

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

\* \* \*

**L'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna**, classificato come "aeroporto strategico" dell'area Centro-Nord nel Piano nazionale degli Aeroporti predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha fatto registrare nel 2020 – anno condizionato dalla pandemia mondiale - 2,5 milioni di passeggeri, classificandosi come l'ottavo aeroporto italiano per numero di passeggeri (Fonte: Assaeroporti). Situato nel cuore della food valley emiliana e dei distretti industriali dell'automotive e del packaging, l'Aeroporto ha una catchment area di circa 11 milioni di abitanti e circa 47.000 aziende con una forte propensione all'export e all'internazionalizzazione e con politiche di espansione commerciale verso l'Est Europa e l'Asia.

Per ciò che riguarda l'infrastruttura aeroportuale, l'Aeroporto ha tra gli obiettivi strategici dei prossimi anni un importante piano di sviluppo relativo soprattutto all'espansione del Terminal passeggeri, in particolare nell'area dei controlli di sicurezza e dei gate di imbarco. Obiettivo della società è quello di fare dell'Aeroporto di Bologna una delle più moderne e funzionali aerostazioni d'Italia, importante porta di accesso alla città ed al territorio.

\* \* \*

Per ulteriori informazioni: [www.bologna-airport.it](http://www.bologna-airport.it)

**Investor Relations:**

Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa

Patrizia Muffato

Chief Financial Officer and Investor Relations Manager

investor.relations@bologna-airport.it

Tel: 051/6479960



**Media:**

Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa  
Anna Rita Benassi  
Responsabile Comunicazione e Ufficio Stampa  
ufficiostampa@bologna-airport.it  
Tel: 051/6479961

Barabino&Partners  
Massimiliano Parboni  
m.parboni@barabino.it  
Tel: 335/8304078  
Fabio Bartolo  
f.bartolo@barabino.it  
Tel.: 329/8850128

**Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata – Attività**

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	al 31.12.2019
Diritti di concessione	198.470	176.184
Altre attività immateriali	1.569	2.276
<b>Attività immateriali</b>	<b>200.039</b>	<b>178.460</b>
Terreni, immobili, impianti e macchinari	12.686	14.951
Investimenti immobiliari	4.732	4.732
<b>Attività materiali</b>	<b>17.418</b>	<b>19.683</b>
Partecipazioni	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	12.946	12.586
Imposte differite attive	10.732	6.190
Altre attività non correnti	272	994
<b>Altre attività non correnti</b>	<b>23.994</b>	<b>19.814</b>
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>241.451</b>	<b>217.957</b>
Rimanenze di magazzino	676	622
Crediti commerciali	6.279	15.464
Altre attività correnti	3.793	5.203
Attività finanziarie correnti	275	501
Cassa e altre disponibilità liquide	43.658	29.253
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>	<b>54.681</b>	<b>51.043</b>
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>	<b>296.132</b>	<b>269.000</b>

**Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata – Passività**

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	al 31.12.2019
Capitale sociale	90.314	90.314
Riserve	87.814	67.009
Risultato dell'esercizio	(13.590)	20.852
<b>PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO</b>	<b>164.538</b>	<b>178.175</b>
<b>PATRIMONIO NETTO DI TERZI</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>164.538</b>	<b>178.175</b>
TFR e altri fondi relativi al personale	4.251	4.257
Imposte differite passive	2.618	2.558
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	10.316	9.524
Fondi per rischi e oneri	1.399	1.390
Passività finanziarie non correnti	69.785	13.080
Altri debiti non correnti	41	136
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>88.410</b>	<b>30.945</b>
Debiti commerciali	13.612	18.537
Altre passività	23.434	31.112
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	1.578	4.040
Fondi per rischi e oneri	23	18
Passività finanziarie correnti	4.537	6.173
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>43.184</b>	<b>59.880</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>	<b>131.594</b>	<b>90.825</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>	<b>296.132</b>	<b>269.000</b>

## Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019
Ricavi per servizi aeronautici	21.548	63.274
Ricavi per servizi non aeronautici	15.426	44.295
Ricavi per servizi di costruzione	29.415	16.420
Altri ricavi e proventi della gestione	1.101	1.146
<b>Ricavi</b>	<b>67.490</b>	<b>125.135</b>
Materiali di consumo e merci	(1.359)	(2.305)
Costi per servizi	(15.387)	(20.920)
Costi per servizi di costruzione	(28.015)	(15.639)
Canoni, noleggi e altri costi	(3.422)	(8.614)
Oneri diversi di gestione	(2.942)	(3.260)
Costo del personale	(20.287)	(29.460)
<b>Costi</b>	<b>(71.412)</b>	<b>(80.198)</b>
Ammortamento diritti di concessione	(6.688)	(6.243)
Ammortamento altre attività immateriali	(1.409)	(1.576)
Ammortamento attività materiali	(2.531)	(2.750)
<b>Ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>(10.628)</b>	<b>(10.569)</b>
Accantonamento rischi su crediti	(508)	1
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(2.306)	(2.893)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(30)	(409)
<b>Accantonamenti per rischi ed oneri</b>	<b>(2.844)</b>	<b>(3.301)</b>
<b>Totale Costi</b>	<b>(84.884)</b>	<b>(94.068)</b>
<b>Risultato operativo</b>	<b>(17.394)</b>	<b>31.067</b>
Proventi finanziari	198	150
Oneri finanziari	(1.218)	(1.125)
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>(18.414)</b>	<b>30.092</b>
Imposte dell'esercizio	4.824	(9.240)
<b>Utile (perdita) d'esercizio</b>	<b>(13.590)</b>	<b>20.852</b>
Utile (perdita) di terzi	0	0
Utile (perdita) di gruppo	<b>(13.590)</b>	<b>20.852</b>
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)	(0,38)	0,57
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)	(0,38)	0,57

**Conto Economico Consolidato gestionale con Margine rettificato**

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019
Ricavi per servizi aeronautici	21.548	63.274
Ricavi per servizi non aeronautici	15.426	44.295
Altri ricavi e proventi della gestione	785	1.065
<b>RICAVI RETTIFICATI</b>	<b>37.759</b>	<b>108.634</b>
Materiali di consumo e merci	(1.359)	(2.305)
Costi per servizi	(15.387)	(20.920)
Canoni, noleggi e altri costi	(3.422)	(8.614)
Oneri diversi di gestione	(2.942)	(3.260)
Costo del personale	(20.287)	(29.460)
<b>COSTI RETTIFICATI</b>	<b>(43.397)</b>	<b>(64.559)</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)</b>	<b>(5.638)</b>	<b>44.075</b>
Ricavi per servizi di costruzione	29.415	16.420
Costi per servizi di costruzione	(28.015)	(15.639)
<b>Margine Servizi di Costruzione</b>	<b>1.400</b>	<b>781</b>
Ricavi da Terminal Value Fondo di Rinnovo	316	81
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>(3.922)</b>	<b>44.937</b>

### Posizione Finanziaria Netta Consolidata

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019
Cassa	33	26
Altre disponibilità liquide	43.625	29.227
Titoli detenuti per la negoziazione	0	0
<b>Liquidità</b>	<b>43.658</b>	<b>29.253</b>
<b>Crediti finanziari correnti</b>	<b>275</b>	<b>501</b>
Debiti bancari correnti	(33)	(28)
Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(3.064)	(3.059)
Altri debiti finanziari correnti	(1.440)	(3.086)
<b>Indebitamento finanziario corrente</b>	<b>(4.537)</b>	<b>(6.173)</b>
<b>Posizione finanziaria corrente netta</b>	<b>39.396</b>	<b>23.581</b>
Debiti bancari non correnti	(68.759)	(11.643)
Obbligazioni emesse	0	0
Altri debiti non correnti	(1.026)	(1.437)
<b>Indebitamento finanziario non corrente</b>	<b>(69.785)</b>	<b>(13.080)</b>
<b>Posizione (Indebitamento) finanziaria netta</b>	<b>(30.389)</b>	<b>10.501</b>

### Sintesi del Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2020	al 31.12.2019
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	(5.351)	45.153
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	(13.968)	34.991
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(28.372)	(254)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	56.745	(21.246)
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>14.405</b>	<b>13.491</b>
Disponibilità liquide inizio periodo	29.253	15.762
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>14.405</b>	<b>13.491</b>
Disponibilità liquide fine periodo	43.658	29.253