

Resoconto Intermedio sulla Gestione al 30 Settembre 2020

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





**Resoconto Intermedio sulla Gestione
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
al 30 Settembre 2020**

SOMMARIO

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	3
Consiglio di Amministrazione	4
Collegio Sindacale	5
Società di revisione	5
Relazione sulla Gestione al 30 Settembre 2020	6
Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 2020	48
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	49
• Conto Economico consolidato	50
• Conto Economico Complessivo consolidato	51
• Rendiconto finanziario consolidato	52
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	53
Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 2020	54
Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	84

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

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Sulla base delle risultanze del Libro Soci e delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art.120 del D.Lgs.58/98, gli azionisti della Società Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa con partecipazione superiore al 3% alla data del 30 settembre 2020 sono:

DICHIARANTE	% Possesso
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	39,10%
ATLANTIA S.P.A. (EDIZIONE S.R.L.)	29,38%
F2I FONDI ITALIANI PER LE INFRASTRUTTURE SGR SPA	9,99%
COMUNE DI BOLOGNA	3,88%

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

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

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

Tale Patto Parasociale, con durata fino al 4 giugno 2021, depositato presso il registro delle imprese di Bologna in data 8 giugno 2018 e inviato a Consob in data 9 giugno 2018, prevede un sindacato di voto e uno di blocco. In seguito all'acquisto azionario da parte della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Bologna di 565.500 azioni della Società avvenuto in data 31 gennaio 2020, sono intercorse variazioni del numero dei diritti di voto sottoposti a sindacato di voto, restando invariato il numero dei diritti di voto sottoposti a sindacato di blocco, come risulta dalle seguenti tabelle:

SOCI PUBBLICI	% Capitale Sociale con Sindacato di Voto
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	39,10%
COMUNE DI BOLOGNA	3,88%
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	2,31%

REGIONE EMILIA ROMAGNA	2,04%
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	0,30%
CAMERA DI COMMERCIO DI FERRARA	0,22%
CAMERA DI COMMERCIO DI REGGIO EMILIA	0,15%
CAMERA DI COMMERCIO DI PARMA	0,11%

SOCI PUBBLICI

% Capitale Sociale con Sindacato di Blocco

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

Consiglio di Amministrazione

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

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

(*) Confermato Amministratore Delegato dal Consiglio di Amministrazione del 6 maggio 2019, mantiene la carica di Direttore Generale. Tra le sue deleghe rientra l'incarico di Amministratore Responsabile del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi.

(**) In data 12 ottobre 2020 il Consiglio di Amministrazione ha cooptato in sostituzione del Consigliere Gennarino Tozzi, che ha rassegnato le dimissioni in data 17 luglio 2020, il consigliere Giovanni Cavallaro.

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

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

Collegio Sindacale

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

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

Società di revisione contabile

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

Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi Spa di Bologna al 30 Settembre 2020

PREMESSA	9
1 STRATEGIE E RISULTATI	12
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI.....	12
1.2 INFORMATIVA RELATIVA AGLI IMPATTI DELLA PANDEMIA COVID-19 SULL'AEROPORTO DI BOLOGNA E INIZIATIVE DEL GRUPPO ADB IN RISPOSTA ALL'EMERGENZA	13
1.3 GLI OBIETTIVI STRATEGICI.....	14
1.4 ANDAMENTO DEL TITOLO.....	15
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	18
2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION</i>	18
2.1.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO</i>	18
2.1.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	21
2.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i>	22
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	22
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE	24
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	24
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	27
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	29
3.4 INDICI	30
3.5 GLI INVESTIMENTI	30
3.6 IL PERSONALE	31
3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE	33
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI.....	34
4.1 LA QUALITÀ	34
5 IL QUADRO NORMATIVO	35
5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E DINAMICA TARIFFARIA	35
5.2 LA NORMATIVA DI EMERGENZA SANITARIA (PANDEMIA COVID-19) E LE RICADUTE SULLE GESTIONI AEROPORTUALI	35
5.3 FONDO ANTINCENDI	36
5.4 ADDIZIONALE COMUNALE SUI DIRITTI DI IMBARCO DI PASSEGGERI SUGLI AEROMOBILI DA DESTINARE ALL'INPS	36
5.5 CONTINUITA' DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA	36

6 IL CONTENZIOSO	38
7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	39
8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE	44
9 GARANZIE PRESTATE.....	45
10 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	45

PREMESSA

La presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (di seguito anche "Gruppo Aeroporto" o "Aeroporto", o "AdB") per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2020, 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 calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dalle misure di contenimento del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, è stata prorogata di due anni la durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale, in corso alla data di entrata in vigore della 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). La pandemia, su scala mondiale, ha difatti causato e sta tuttora alimentando una crisi economica senza precedenti nella storia del settore aeroportuale e del trasporto aereo, come diffusamente illustrato nel prosieguo.

Di seguito si espone la struttura del Gruppo al 30 settembre 2020 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;

Fino al mese di luglio 2020 AdB ha detenuto il 24% di Ravenna Terminal Passeggeri Srl (di seguito anche RTP) costituita nel 2009 unitamente ad alcuni soci pubblici e privati del settore crocieristico per lo svolgimento delle attività connesse alla concessione relativa alla gestione del Servizio di Stazione Marittima di Porto Corsini (Ravenna). Nel luglio 2020 la partecipazione di AdB si è azzerata a seguito dell'abbattimento del

capitale sociale per perdite e della mancata partecipazione della medesima Capogruppo all'operazione di ricapitalizzazione deliberata dall'Assemblea dei Soci in data 9 luglio u.s.. Attualmente, dunque, AdB non detiene più partecipazioni societarie in RTP.

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 Società.

Descrizione del Business

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

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

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

SBU Aviation

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

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

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

- diritti di imbarco passeggeri: tali diritti sono dovuti per l'utilizzo delle infrastrutture, degli impianti e dei locali d'uso comune necessari per l'imbarco, lo sbarco e l'accoglienza dei passeggeri e vengono calcolati in funzione del numero di passeggeri in partenza, tenendo conto della destinazione UE o extra UE e con riduzioni per i minori;
- diritti di approdo e partenza: questi diritti sono dovuti per tutti gli aeromobili che effettuano atterraggi e decolli e sono calcolati sulla base del peso massimo autorizzato al decollo dell'aeromobile e del settore dell'aviazione a cui appartengono i voli (aviazione commerciale o generale);
- diritti di sosta e ricovero degli aeromobili, calcolati in funzione del tonnellaggio massimo al decollo;
- tasse di imbarco e sbarco merci dovute in funzione del peso delle merci trasportate dagli aeromobili;
- diritti di rifornimento (c.d. *fueling*), dovuti in misura fissa per metro cubo di carburante erogato per il rifornimento degli aeromobili.

Ulteriori fonti di ricavo della *SBU Aviation* sono principalmente:

- corrispettivi per i controlli dei passeggeri in partenza: tali corrispettivi sono dovuti per il servizio di controllo comprensivo di uomini e mezzi a ciò dedicati dal gestore;
- corrispettivi per i controlli di sicurezza dei bagagli da stiva: tali corrispettivi sono dovuti per la remunerazione di attrezzature e personale che si occupa di tali controlli;
- corrispettivi per PRM: che includono i diritti pagati per i servizi ai passeggeri a ridotta mobilità e sono determinati in funzione del numero di passeggeri in partenza (PRM e non);
- corrispettivi dovuti per l'utilizzo di beni a uso esclusivo: che includono i corrispettivi dovuti per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali dedicate ai singoli vettori o operatori (banchi *check-in*, uffici, locali operativi), calcolati in funzione del tempo di utilizzo o dei metri quadri e/o dell'ubicazione e tipologia dei beni concessi;
- corrispettivi dovuti per l'uso di alcune infrastrutture centralizzate: tali corrispettivi riguardano esclusivamente i servizi di scongelamento degli aeromobili - c.d. *de-icing* - calcolati in base ai movimenti degli aeromobili nella stagione invernale;
- corrispettivi collegati alle attività di handling cargo, handling aviazione generale e attività ad essi collegati quali sdoganamento e *fueling*.

SBU Non Aviation

Le principali attività prestate nell'ambito della *SBU non Aviation* riguardano gestione parcheggi, subconcessioni *retail*, pubblicità, servizi ai passeggeri e gestione delle aree immobiliari (*real estate*).

Parcheggi

La gestione diretta dei parcheggi a pagamento dell'aeroporto di Bologna si sviluppa su circa 5.300 posti auto disponibili, concentrati in tre aree di sosta: la prima area in prossimità del terminal, la seconda area localizzata in prossimità del sedime aeroportuale e la terza collocata a circa 1,5 km dall'aerostazione, quest'ultima temporaneamente chiusa, tenuto conto della riduzione della domanda per effetto dell'emergenza Covid-19. La maggiore attrattività registrata dallo scalo negli ultimi anni ha spinto ad entrare nel mercato anche soggetti privati che, nei dintorni dell'aeroporto, hanno creato dei parcheggi in concorrenza collegati con il *terminal* tramite l'utilizzo di navette.

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 4.400 mq e 41 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. Inoltre, 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 quello di autonoleggio. L'offerta presente presso l'Aeroporto di Bologna si compone di 9 compagnie rappresentanti un totale di 16 marchi specializzati, con un totale di 489 posti auto a disposizione della propria flotta.

Real Estate

Il *real estate* è caratterizzato da due macro aree: la prima relativa ai ricavi da subconcessione di spazi per attività commerciali strettamente legate all'operatività aeronautica, *in primis* quelle dei corrieri espressi e la seconda relativa ai ricavi inerenti subconcessioni di aree e locali per attività di *handling* le cui tariffe sono regolamentate.

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

1 STRATEGIE E RISULTATI

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

Il 2020 è stato e continuerà ad essere caratterizzato a livello mondiale dall'evento pandemico ingenerato dal proliferare del contagio da virus Covid-19, definito dalla normativa di emergenza sanitaria nazionale quale fattispecie eccezionale ed imprevedibile (sussumibile nella "forza maggiore") e di grave turbamento per l'economia ai sensi dell'art. 107 del Trattato dell'Unione Europea.

L'impatto diretto sull'economia mondiale e, nello specifico, sul settore aereo è stato ed è tuttora di grande rilevanza e gli effetti della pandemia – che, dopo una breve tregua estiva, è tornata ad acquisire notevole intensità in Europa, nei Paesi emergenti, tra cui India e Brasile, oltre che negli Stati Uniti – continueranno a pesare nell'anno in corso.

Dopo un secondo trimestre dominato dalla sospensione delle attività economiche in molti Paesi e da una contrazione del PIL globale senza precedenti, nel corso dei mesi estivi, in concomitanza con un generale contenimento dei contagi, l'economia mondiale ha segnato una ripresa, seppur parziale, grazie anche alle eccezionali misure di stimolo introdotte da governi e banche centrali in tutte le principali economie.

La generale contrazione economica nel corso dei primi nove mesi dell'anno si riflette anche sulla dinamica dei prezzi con l'inflazione al consumo che rimane su valori molto bassi in tutte le economie avanzate, nonché su una nuova diminuzione dei corsi petroliferi che, dopo il graduale aumento riportato fino ad agosto, stanno risentendo proprio di un rallentamento della domanda (e di un incremento delle scorte).

Le prospettive restano profondamente condizionate dall'incertezza circa l'evoluzione della pandemia: i rischi per la crescita futura legati ad una seconda ondata di contagi stanno cominciando a concretizzarsi in molte aree, con molti Paesi che hanno già attivato un secondo lockdown. Sul commercio mondiale potrebbero inoltre pesare il riacutizzarsi delle tensioni tra Stati Uniti e Cina, nonché un eventuale mancato accordo fra Regno Unito ed Unione europea sui futuri legami commerciali. Le ripercussioni sulla fiducia e sulle decisioni di consumo e di investimento di famiglie e imprese saranno materiali, così come gli effetti sugli andamenti dei mercati finanziari.

Nell'area Euro, secondo gli indicatori disponibili, nel terzo trimestre l'attività economica ha recuperato in misura marcata, a fronte di un secondo trimestre in cui era diminuita dell'11,8%, senza tuttavia riportarsi ai livelli precedenti lo scoppio della pandemia.

Secondo le proiezioni elaborate in settembre dalla Banca Centrale Europea, in uno scenario di base, la riduzione del PIL nell'anno in corso sarebbe pari all'8,0%. L'incertezza rimane tuttavia elevata, soprattutto in relazione a possibili effetti più sfavorevoli connessi con l'evoluzione della pandemia.

Anche in Italia si stima per il terzo trimestre un incremento del PIL pari al 12% (rispetto al secondo trimestre del 2020), trainato da un forte recupero dell'industria. Tale risultato compenserebbe tuttavia solo parzialmente le contrazioni pari al -5,5% e al -13% riportate rispettivamente nel corso del primo e del secondo trimestre dell'anno.

La Banca d'Italia conferma la previsione dello scorso luglio, secondo cui la caduta del PIL per il 2020 dovrebbe essere di poco inferiore al 10%, seguita da una ripresa molto graduale, a meno di sviluppi più sfavorevoli della pandemia. (Fonte: *Bollettino Economico, Banca d'Italia, Ottobre 2020*).

In questo quadro, secondo dati IATA, il traffico passeggeri mondiale nei primi nove mesi del 2020 ha complessivamente registrato una diminuzione del 64,7%. Nel corso del terzo trimestre dell'anno si è osservata una parziale ripresa del traffico rispetto al drastico calo registrato nei primi mesi successivi allo scoppio della pandemia: migliore la performance del traffico domestico, rispetto alla componente internazionale che rimane molto debole per le misure restrittive alla circolazione imposte dai governi. Il recupero è tuttavia rallentato nel corso del mese di settembre per un nuovo incremento dei contagi, in particolare nel continente europeo.

Il traffico merci evidenzia invece un andamento decisamente meno negativo a livello mondiale con una diminuzione dei volumi del 13,2% rispetto allo stesso periodo del 2019 (*Air Passenger and Air Freight Market Analysis (IATA), settembre 2020*).

Il calo del traffico passeggeri subito in Europa è stato complessivamente pari al 67,5% nel periodo considerato, con un drastico calo tra fine marzo e metà giugno e una parziale ripresa durante i mesi estivi. Anche in Europa il traffico merci ha registrato un dato meno negativo rispetto alla variazione del traffico passeggeri, con volumi di merce movimentati nel corso dei nove mesi del 2020 in diminuzione del 19,7% (*Air Passenger and Air Freight Market Analysis (IATA), settembre 2020*).

Coerentemente a quanto osservato in Europa, anche il traffico italiano, dopo il quasi totale azzeramento durante i mesi del lockdown, ha parzialmente recuperato nel periodo estivo, subendo tuttavia un nuovo rallentamento a partire da metà settembre a causa del rinnovato aumento del numero dei contagi. I primi nove mesi dell'anno si concludono dunque con un calo del traffico passeggeri pari al -69,6% (Fonte: *Assaeroporti, settembre 2020*). L'Aeroporto di Bologna ha concluso il terzo trimestre del 2020 con una significativa riduzione del traffico, pari al -70,4% rispetto allo stesso periodo del 2019. Il dato è in linea con il trend nazionale, nonostante tra l'11 e il 21 settembre scorso lo scalo non abbia potuto operare voli per l'esecuzione di importanti lavori sulla pista di volo. Alla fine di settembre lo scalo bolognese si posiziona all'ottavo posto in Italia per numero di passeggeri.

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

L'andamento del Gruppo AdB nel corso dei primi nove mesi dell'anno è stato inevitabilmente e fortemente condizionato dagli effetti della pandemia Covid-19 che, come verrà esposto nel prosieguo, ha causato non solo il quasi azzeramento del traffico passeggeri nel secondo trimestre dell'anno (-98,4%), con conseguente chiusura della quasi totalità degli esercizi commerciali del terminal, ma anche importanti ripercussioni successivamente alla riapertura degli spostamenti, con un traffico che ha visto solo una ripresa molto parziale durante il periodo estivo.

Anche durante il periodo di lockdown l'Aeroporto di Bologna è rimasto aperto ed operativo in ottemperanza del Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 112 del 12 marzo ed ha quindi operato come unico scalo operativo regionale per tutto il periodo assicurando i servizi minimi essenziali al traffico passeggeri e merci.

Le risposte del Gruppo a questa crisi senza precedenti hanno riguardato, in primis, le misure a tutela della sicurezza dei passeggeri, dei dipendenti e di tutta la community aeroportuale.

Tra queste la misurazione della temperatura corporea al terminal e negli uffici, l'installazione di erogatori di gel igienizzante, l'affissione di cartellonistica e segnaletica sulle misure igieniche da rispettare e sulle precauzioni da adottare, la suddivisione dei flussi dei passeggeri per garantire il distanziamento, la sanificazione intensiva delle aree anche tramite un sistema a frammentazione molecolare, l'installazione di plexiglass, l'adozione del sistema brevettato BEST ai controlli di sicurezza per abbattere l'interazione frontale fra il personale addetto ai controlli ed i passeggeri e la dotazione di sistemi di aerazione del terminal e dei locali ed uffici aeroportuali con filtri ad alta efficienza in corrispondenza delle aree a maggior densità di persone. E' stato inoltre attivato il servizio di prelievo dei tamponi naso-faringei svolto dal personale della Ausl di Bologna. Nei confronti dei dipendenti è stato incentivato il ricorso allo smart working per i lavoratori delle aree amministrative ed attivata una rotazione a gruppi dei lavoratori impegnati nelle aree operative più strategiche in una logica di contingency plan. A luglio inoltre è stata avviata la campagna di screening per valutare la diffusione degli anticorpi del coronavirus che prevede test sierologici gratuiti per tutti i dipendenti del Gruppo Aeroporto di Bologna.

A conferma dell'impegno del Gruppo nell'adozione delle misure volte a ridurre al massimo il rischio di contagio tra i passeggeri e i lavoratori, l'Aeroporto di Bologna ha ottenuto da ACI World (ACI = Airport Council International) primo aeroporto in Italia e tra i primi al mondo, l'Airport Health Accreditation.

Con l'obiettivo di contenimento dei costi e al contempo di salvaguardia dei livelli occupazionali, il Gruppo ha avviato un piano di smaltimento delle ferie arretrate e successivamente è stata attivata la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per tutti i dipendenti oltre all'attivazione di misure di riduzione dei costi esterni di gestione.

Dal punto di vista finanziario il Gruppo è entrato in questa fase critica con una struttura patrimoniale e finanziaria solida ed equilibrata che ha consentito di affrontare gli impegni anche nei mesi di maggior pressione sulla liquidità. Tra le principali misure poste in atto per fronteggiare la crisi il Gruppo si è concentrato sulla revisione delle tempistiche di realizzazione degli investimenti e degli interventi di sostituzione/rinnovamento che non rivestono carattere di urgenza e l'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 30 aprile 2020 ha deliberato la non distribuzione dei dividendi agli azionisti e la destinazione dell'utile dell'esercizio 2019 interamente a riserva. Nel mese di luglio, inoltre, la Capogruppo ha concluso con primari istituti bancari due operazioni di finanziamento per un totale di 58,9 milioni di Euro, con l'obiettivo di dotare il Gruppo di risorse adeguate alle proprie esigenze finanziarie, connesse all'incremento del circolante e al sostegno del piano industriale.

1.3 GLI OBIETTIVI STRATEGICI

Gli obiettivi strategici del Gruppo alla base dello sviluppo di tutte le attività sono esposti nel seguito anche se inevitabilmente nel periodo in esame il Gruppo si è concentrato sulla gestione dell'emergenza Covid-19.

“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 della Società è la realizzazione degli investimenti previsti nel Master Plan e nel contratto di programma, con una strategia che prevede un utilizzo efficiente della capacità delle infrastrutture già presenti ed una realizzazione modulare di nuovi investimenti al fine di raccordare la capacità delle infrastrutture con lo sviluppo del traffico atteso. Nel piano di sviluppo infrastrutturale assume una particolare rilevanza il progetto di ampliamento del terminal passeggeri, che permetterà di potenziare, in particolare, l'area dei controlli di sicurezza e dei gate di imbarco e di ampliare le superfici commerciali. Inoltre il Gruppo intende operare al fine di potenziare il business non aviation attraverso lo sviluppo di nuovi negozi, di nuovi posti auto ed attraverso l'ampliamento dell'offerta di servizi a disposizione del passeggero.

“Experience”

Il Gruppo pone attenzione a garantire un continuo miglioramento dei servizi offerti agli utenti aeroportuali nelle aree di business in cui opera, direttamente ed indirettamente, garantendo al contempo sempre più elevati standard di sicurezza, qualità e rispetto dell'ambiente. Quale driver di supporto e miglioramento di tutti gli aspetti gestionali e di fidelizzazione dei Clienti, il Gruppo ritiene importante sviluppare una cultura dell'innovazione che ruoti attorno l'implementazione di sistemi tecnologici che permettano di incrementare l'interazione con i passeggeri e di ottimizzarne l'esperienza di viaggio in Aeroporto.

“Care”

Il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità, da quelli ambientali al rispetto dei principi etici e sociali considerando il ruolo importante che l'Aeroporto di Bologna assolve, quale polo funzionale sul territorio. Il Gruppo opera, inoltre, al fine di valorizzare le persone che lavorano presso l'Aeroporto ed al fine di costruire una organizzazione che risponda alle continue sollecitazioni del mercato e che supporti le persone nello svolgimento del loro lavoro.

Il Gruppo ha individuato, inoltre, due linee guida trasversali agli obiettivi strategici sopra indicati che rappresentano un continuo riferimento per le attività aziendali:

“Maximise financial performance”

Il Gruppo pone attenzione allo sviluppo delle performance economico-finanziarie ed a favorire un adeguato ritorno per gli azionisti

“Performing and sustainable corporation”

Il Gruppo punta a migliorare l'efficienza e l'efficacia dei propri processi e della propria struttura interna in un'ottica di miglioramento delle performance aziendali e di sviluppo con una crescente attenzione alla dimensione della sostenibilità nelle sue componenti ambientali, sociali e di *governance*.

1.4 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 2020 fino al 30 settembre 2020;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 30 settembre 2020 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 8,70 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 314,3 milioni di Euro.

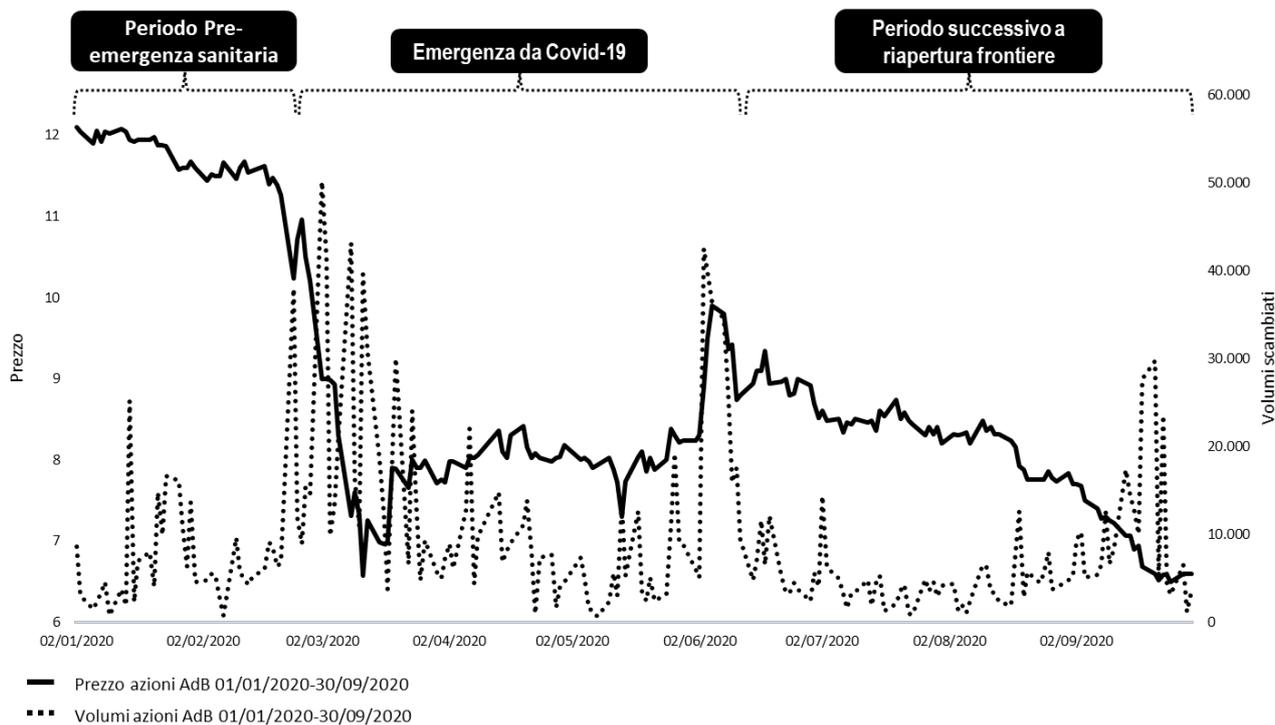
Andamento titolo AdB (01/01/2020-30/09/2020)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2020-30/09/2020)



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2020-30/09/2020)



L'andamento di prezzo e volumi relativi al titolo AdB nel corso dei primi nove mesi del 2020 è stato influenzato dalla particolare situazione che il mondo intero si è ritrovato a dover affrontare legata all'emergenza sanitaria da Covid-19. In particolare si riconoscono tre diverse fasi: la prima, da inizio anno fino al 23 febbraio 2020, giorno del primo DPCM contenente misure restrittive e di contenimento del contagio, una seconda fase dal 24 febbraio alla riapertura dei confini nazionali, in data 15 giugno 2020, quando inizia il terzo periodo, tuttora in corso.

Nella prima fase si osserva una stabilità del prezzo, tra 11,5 e 12,0 Euro, con meno di 7.000 azioni scambiate giornalmente. In seguito allo scoppio della crisi sanitaria legata alla diffusione del Covid-19, si assiste ad una rapida discesa del titolo che il 12 marzo 2020 tocca un minimo pari a 6,57 Euro, con volumi che in più sessioni oscillano tra le 40 e le 50 mila azioni scambiate in un giorno.

Si assiste poi progressivamente ad una diminuzione della volatilità con volumi giornalieri che tornano ai valori pre-shock con una stabilizzazione del prezzo a quota 8,00 Euro ad azione.

Ad inizio giugno una significativa crescita del numero di azioni scambiate ha contribuito ad un materiale rialzo del prezzo sfiorando i 10,00 Euro ad azione.

Tuttavia, a partire dalla seconda metà del mese di giugno, la quotazione del titolo ha intrapreso un trend discendente, che ha portato il prezzo dell'azione a raggiungere in data 25 settembre 2020 il valore minimo da febbraio 2016, pari a 6,50 Euro.

2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Dopo un'ottima performance registrata in 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), con 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 da Covid-19.

Tra la fine di febbraio e l'inizio di marzo, prima in alcune zone (c.d. "zone rosse") e successivamente nell'intero Paese, sono entrate in vigore stringenti limitazioni agli spostamenti al fine di contrastare la diffusione della pandemia, comportando la cancellazione della maggior parte dei voli nazionali ed internazionali, nonché la chiusura degli aeroporti non rientranti nella lista degli scali indicati dal decreto ministeriale n. 112 del 12 marzo 2020.

Incluso in tale lista, l'aeroporto di Bologna è rimasto aperto ed operativo per tutto il periodo dell'emergenza sanitaria, nonostante volumi di traffico minimi. Sia durante il periodo di "lockdown", tra marzo ed aprile, sia all'inizio della c.d. "Fase 2", coincidente con il mese di maggio, infatti, il traffico dello scalo è stato pressoché azzerato, con un solo volo operativo da e per Roma Fiumicino.

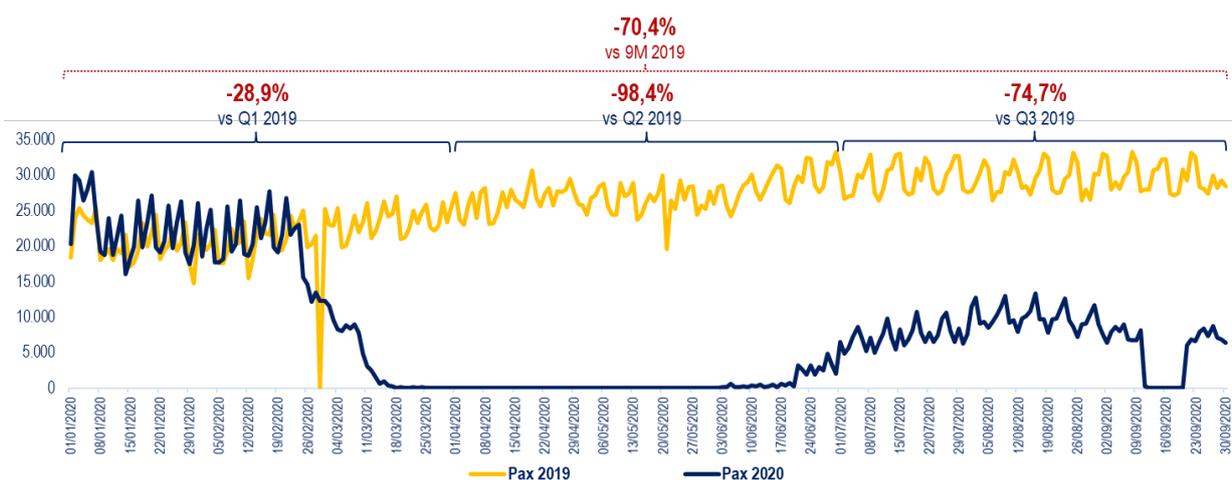
Con la riapertura, dapprima degli spostamenti all'interno dei confini nazionali ad inizio giugno, e dalla seconda metà del mese delle frontiere con l'estero (principalmente area UE e Paesi Schengen), si è assistito ad una graduale, seppur modesta, ripresa dei volumi di traffico, rafforzatasi tra il mese di luglio e la prima metà di agosto, con particolare riferimento alla componente domestica.

Coerentemente a quanto osservato sia in ambito europeo, sia presso gli altri aeroporti nazionali, tuttavia, il recupero del traffico ha subito un rallentamento a partire dalla seconda metà di agosto, con coefficienti di riempimento degli aeromobili da e per l'Aeroporto di Bologna in diminuzione rispetto alle settimane precedenti.

La chiusura dello scalo per lavori programmati della pista di volo, dall'11 al 21 settembre, unita ai provvedimenti nazionali che hanno limitato i voli da/per molti Paesi esteri, anche dell'Unione Europea ha ulteriormente penalizzato i dati di traffico che a settembre ha nuovamente registrato una flessione superiore all'80% rispetto allo stesso mese del 2019.

I primi nove mesi del 2020 si sono dunque chiusi con un calo del traffico passeggeri pari al 70,4% rispetto allo stesso periodo del 2019 e con una riduzione dei movimenti pari al 59,6%.

Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Settembre 2020



Dati comprensivi di transiti. Aviazione Generale esclusa.

	Gennaio – Settembre 2020	Gennaio – Settembre 2019	Var %
Passeggeri	2.126.538	7.175.435	(70,4%)
Movimenti	23.750	58.844	(59,6%)
Tonnellaggio	1.581.828	3.864.679	(59,1%)
Merce	28.867.538	36.336.775	(20,6%)

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Settembre 2020	% sul totale	Gennaio - Settembre 2019	% sul totale	Var %
Linea	745.165	35,0%	2.918.751	40,7%	(74,5%)
Low cost	1.363.007	64,1%	4.133.751	57,6%	(67,0%)
Charter	12.418	0,6%	103.847	1,4%	(88,0%)
Transiti	2.722	0,1%	12.307	0,2%	(77,9%)
Totale Aviazione Commerciale	2.123.312	99,8%	7.168.656	99,9%	(70,4%)
Aviazione Generale	3.226	0,2%	6.779	0,1%	(52,4%)
Totale complessivo	2.126.538	100,0%	7.175.435	100,0%	(70,4%)

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 ha interessato tutte le componenti di traffico.

Dalla riapertura delle frontiere si è osservata in generale una ripresa più rapida del segmento low cost rispetto al traffico di linea.

I collegamenti riattivati da giugno, inoltre, hanno mostrato nel complesso una buona performance delle destinazioni nazionali, sia in termini assoluti, come testimoniano le principali tratte servite, sia per quanto concerne il fattore di riempimento.

I voli internazionali hanno maggiormente sofferto a causa del clima di incertezza in termini di vincoli ed obblighi introdotti alla libera circolazione per la tutela della salute.

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Settembre 2020	% sul totale	Gennaio - Settembre 2019	% sul totale	Var %
Nazionale	600.460	28,2%	1.497.138	20,9%	-59,9%
Internazionale	1.522.852	71,6%	5.671.518	79,0%	-73,1%
Totale Aviazione Commerciale	2.123.312	99,8%	7.168.656	99,9%	-70,4%
Aviazione Generale	3.226	0,2%	6.779	0,1%	-52,4%
Totale complessivo	2.126.538	100,0%	7.175.435	100,0%	-70,4%

Nonostante il materiale calo dei passeggeri in tutte le principali destinazioni collegate con lo scalo di Bologna per effetto dell'emergenza sanitaria Covid-19, da sottolineare la solidità del mix di traffico: le prime tratte rappresentano infatti sia *hub* di compagnie aeree tradizionali, sia destinazioni *point to point* dei vettori *low cost*.

Nonostante le restrizioni che tuttora condizionano gli spostamenti internazionali, nei primi nove mesi del 2020 sei tra le dieci principali destinazioni sono città estere, la prima delle quali è Madrid con oltre 70 mila passeggeri.

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio-Settembre 2020	Gennaio- Settembre 2019	Var %
Catania	99.212	305.237	(67,5%)
Palermo	90.467	202.517	(55,3%)
Roma FCO	90.041	219.367	(59,0%)
Madrid	73.890	226.359	(67,4%)
Barcellona	70.674	296.094	(76,1%)
Parigi CDG	66.437	227.961	(70,9%)
Londra LHR	63.340	237.392	(73,3%)
Francoforte	57.416	244.194	(76,5%)
Tirana	53.215	119.416	(55,4%)
Londra STN	53.137	203.373	(73,9%)

Traffico passeggeri inclusi transiti

Traffico Merci

(in KG)	Gennaio-Settembre 2020	Gennaio-Settembre 2019	Var %
Merce via aerea di cui	22.646.680	28.346.057	(20,1%)
Merce	22.646.384	28.323.925	(20,0%)
Posta	296	22.132	(98,7%)
Merce via superficie	6.220.858	7.990.718	(22,1%)
Totale	28.867.538	36.336.775	(20,6%)

Relativamente al **traffico merci**, nei primi nove mesi del 2020 si registra un traffico cargo pari a 28.867.538 Kg, in calo del 20,6% rispetto allo stesso periodo del 2019. Tale riduzione è determinata prevalentemente da una contrazione della merce via aerea dovuta agli effetti dell'emergenza sanitaria da Covid-19 sul business "usuale", solo parzialmente compensata dall'utilizzo di voli charter utilizzati per sopperire alla domanda di materiale sanitario. Anche la movimentazione della merce via superficie risulta in netta diminuzione rispetto allo stesso periodo del 2019, calo ascrivibile in gran parte alla sostanziale chiusura (durante il lockdown), nonché alla stagnazione (nei mesi successivi) delle attività produttive.

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. ass.	Var. %
Ricavi da Passeggeri	12.450	45.908	(33.458)	-72,9%
Ricavi da Vettori	8.965	19.547	(10.582)	-54,1%
Ricavi da Operatori aeroportuali	1.289	2.757	(1.468)	-53,2%
Incentivi al traffico	(5.982)	(19.568)	13.586	-69,4%
Ricavi per Servizi di Costruzione	16.640	9.881	6.759	68,4%
Altri Ricavi	944	1.127	(183)	-16,2%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	(104)	0	(104)	n.s.
Totale Ricavi SBU AVIATION	34.202	59.652	(25.450)	-42,7%

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

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

La riduzione dei ricavi dei primi nove mesi del 2020 rispetto all'analogo periodo del 2019 è dovuta prevalentemente alla contrazione dei volumi di traffico che si è registrata a partire dalla fine del mese di febbraio, per effetto dell'emergenza sanitaria Covid-19, a cui si aggiunge un calo della tariffa media. Risultano invece in crescita i ricavi per servizi di costruzione. Si evidenzia che fino al verificarsi dell'emergenza sanitaria i ricavi sono stati superiori rispetto al 2019 per un andamento positivo del traffico nel primo bimestre.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* registrano una contrazione del 42,7% rispetto al 2019. In particolare per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (-72,9%): i ricavi da passeggeri si riducono in misura leggermente superiore al calo del traffico passeggeri (-70,4%) per effetto dell'aggiornamento tariffario in vigore dal 1 gennaio 2020 che ha visto una contrazione delle tariffe legate a questa categoria di ricavi;
- Ricavi da Vettori (-54,1%): i ricavi da Vettori si riducono in misura lievemente inferiore rispetto al tonnellaggio totale per effetto dell'incremento della tariffa di approdo e decollo;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali (-53,2%): i ricavi si riducono per effetto del calo dei volumi di traffico, della revisione dei canoni dovuti per spazi e attrezzature operative accordati dal gestore per supportare gli operatori in questa fase di emergenza e per effetto della contrazione del servizio di erogazione di carburante svolto da una controllata;
- Incentivi: il calo degli incentivi rispetto al 2019 (-69,4%) è legato alla riduzione del traffico incentivato;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: l'incremento (+68,4%) è da collegare a maggiori investimenti rispetto all'analogo periodo dello scorso anno, in particolare alla manutenzione straordinaria della pista di volo avvenuta dall'11 al 21 settembre anticipando anche parte dei lavori previsti per il 2022.

2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION

2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. ass.	Var. %
Retail e Advertising	4.006	11.677	(7.671)	-65,7%
Parcheggi	4.006	12.899	(8.893)	-68,9%
Real Estate	1.661	1.831	(170)	-9,3%
Servizi ai passeggeri	1.629	4.731	(3.102)	-65,6%
Ricavi per Servizi di Costruzione	6.877	1.434	5.443	379,6%
Altri Ricavi	1.405	2.246	(841)	-37,4%
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	19.584	34.818	(15.234)	-43,8%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un calo pari al 43,8%, con una contrazione di tutte le principali voci di ricavo, ad eccezione dei ricavi per servizi di costruzione.

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

Retail e Advertising

La contrazione dei ricavi rispetto al 2019 (-65,7%) è dovuta all'emergenza Covid-19 che ha determinato una drastica riduzione dei volumi di traffico a causa della progressiva cancellazione dei voli sullo scalo e dalla chiusura della quasi totalità degli esercizi commerciali (negozi e ristoranti) inizialmente decretata dal DPCM dell'11 marzo 2020 e successivamente prolungata da molti subconcessionari. A partire dal mese di maggio il nuovo schema contrattuale dei clienti retail prevede un azzeramento dei canoni fissi e la corresponsione della sola parte variabile legata al fatturato. In seguito alla ripresa delle operazioni sullo scalo da parte dei vettori, alla fine del mese di giugno è stato avviato un piano di progressiva riapertura dei punti vendita che è tuttora in corso di implementazione.

Parcheggi

Nel periodo gennaio settembre 2020 i ricavi da parcheggi ed accessi viari hanno registrato una contrazione del 68,9% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, per effetto di un sostanziale azzeramento dei volumi di traffico a partire dagli ultimi giorni di marzo. A partire dal mese di giugno, grazie alla ripartenza dei collegamenti aerei, si è registrata una ripresa dei ricavi, anche attraverso alcune iniziative volte a promuovere l'utilizzo dei parcheggi in sicurezza, attraverso la digitalizzazione dei pagamenti e la possibilità di accesso "contactless" grazie all'introduzione della lettura della targa dell'autovettura ed all'utilizzo del Telepass.

Real Estate

I ricavi real estate sono in leggero calo rispetto ai primi nove mesi del 2019 per effetto di alcuni sconti applicati sui canoni fissi. Nel complesso si evidenzia un impatto minimo dell'emergenza in corso su questo business.

Servizi ai passeggeri

I servizi ai passeggeri vedono una contrazione del 65,6% rispetto al 2019 per effetto sia dei servizi *premium* (*lounge e servizi accessori*) che degli autonoleggi, di cui si espone di seguito l'andamento.

Servizi premium

Nel periodo si registra per questo business una significativa riduzione dei ricavi per effetto della progressiva cancellazione dei voli che ha determinato la chiusura al pubblico della Business Lounge dal 17 marzo al 30 giugno 2020. Anche dopo la ripresa dei voli e la riapertura della sala dal 1° luglio si registra una contrazione importante dei ricavi dovuta al calo del traffico, con particolare effetto sui vettori di linea, e ai 10 giorni di chiusura nel mese di settembre per la manutenzione straordinaria della pista di volo.

Subconcessione autonoleggiatori

I ricavi car rental registrano una contrazione sia della componente variabile che dei canoni fissi, quest'ultima accordata dal gestore ai subconcessionari per supportarli in questa fase di emergenza. Le attività degli autonoleggiatori non sono mai state sospese completamente in quanto deve essere garantito il servizio ai passeggeri che viaggiano sullo scalo di Bologna.

Ricavi per Servizi di Costruzione

L'incremento di questa voce (+379,6%) è da collegare ai maggiori investimenti destinati alla business unit rispetto all'analogo periodo dello scorso anno.

Altri ricavi: la contrazione degli altri ricavi (-37,4%) è dovuta principalmente a minori attività di manutenzione effettuate sui mezzi degli operatori aeroportuali e a minori vendite di certificati di efficienza energetica.

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al al 30.09.2019	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	16.792	48.890	(32.098)	-65,7%
Ricavi per servizi non aeronautici	12.908	33.502	(20.594)	-61,5%
Ricavi per servizi di costruzione	23.517	11.315	12.202	107,8%
Altri ricavi e proventi della gestione	569	763	(194)	-25,4%
RICAVI	53.786	94.470	(40.684)	-43,1%
Materiali di consumo e merci	(998)	(1.590)	592	-37,2%
Costi per servizi	(11.266)	(14.992)	3.726	-24,9%
Costi per servizi di costruzione	(22.397)	(10.776)	(11.621)	107,8%
Canoni, noleggi e altri costi	(2.750)	(6.499)	3.749	-57,7%
Oneri diversi di gestione	(2.237)	(2.426)	189	-7,8%
Costo del personale	(15.275)	(21.958)	6.683	-30,4%
COSTI	(54.923)	(58.241)	3.318	-5,7%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	(1.137)	36.229	(37.366)	n.s.
Ammortamento diritti di concessione	(4.962)	(4.643)	(319)	6,9%
Ammortamento altre attività immateriali	(979)	(904)	(75)	8,3%
Ammortamento attività materiali	(1.894)	(2.060)	166	-8,1%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(7.835)	(7.607)	(228)	3,0%
Accantonamento rischi su crediti	(260)	(516)	256	-49,6%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(1.323)	(1.795)	472	-26,3%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(29)	(306)	277	-90,5%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(1.612)	(2.617)	1.005	-38,4%
TOTALE COSTI	(64.370)	(68.465)	4.095	-6,0%
RISULTATO OPERATIVO	(10.584)	26.005	(36.589)	n.s.
Proventi finanziari	123	88	35	39,8%
Oneri finanziari	(674)	(1.007)	333	-33,1%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(11.135)	25.086	(36.221)	n.s.
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	3.056	(7.184)	10.240	n.s.
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(8.079)	17.902	(25.981)	n.s.
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	0	0	n.s.
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	(8.079)	17.902	(25.981)	n.s.

Il periodo gennaio-settembre 2020 si chiude con una perdita consolidata di **8,1 milioni di Euro** rispetto all'utile di **17,9 milioni di Euro** del 2019. Il risultato negativo è stato determinato dalla contrazione del traffico dovuta all'emergenza Covid-19, con impatto su tutte le principali componenti del business a partire dalla fine di febbraio, come esposto nel seguito.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente calano del 43,1% rispetto al 2019 ed in particolare:

- i **ricavi per servizi aeronautici** calano del 65,7% principalmente per la contrazione del traffico e, in modo residuale, per l'aggiornamento tariffario;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** si riducono del 61,5% per effetto della riduzione del traffico, delle chiusure della quasi totalità degli esercizi commerciali dall'inizio della pandemia fino a fine giugno con riaperture solo gradualmente e non ancora completate a partire da luglio e della riduzione dei canoni fissi accordata dal gestore ai subconcessionari per supportarli in questa fase di emergenza, come evidenziato dall'andamento di tutte le componenti di questa categoria nella relativa sezione;

- i **ricavi per servizi di costruzione** aumentano del 107,8% per maggiori investimenti realizzati sia nel settore aviation che in quello non aviation;
- altri **ricavi e proventi della gestione**: il calo del 25,4% rispetto al 2019 è dovuto principalmente a minori vendite di certificati di efficienza energetica.

I **costi** del periodo si riducono complessivamente del 5,7% sullo stesso periodo del 2019 a seguito della contrazione del traffico e all'attivazione di azioni di efficientamento per ridurre l'impatto del calo dei volumi sulla redditività.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano una riduzione (-37,2%) per il minore acquisto di carburante aeromobili da parte di una controllata;
- ✓ i **costi per servizi** sono inferiori (-24,9%) rispetto allo stesso periodo del 2019 in particolare grazie alla riduzione di alcuni servizi correlati al traffico (es. PRM, MBL, ecc.), al contenimento dei costi delle utenze conseguente al minore utilizzo di alcune aree del terminal, alla rimodulazione di alcuni contratti di servizi e ai minori costi per manutenzioni e prestazioni professionali e consulenze;
- ✓ i **costi per servizi di costruzione** crescono del 107,8% per maggiori investimenti realizzati;
- ✓ la contrazione del 57,7% della voce **canoni, noleggi e altri costi** è dovuta principalmente al calo dei volumi di traffico in base ai quali vengono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza.
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** sono in calo rispetto al 2019 (-7,8%) per effetto di minori oneri tributari.

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

Complessivamente i primi nove mesi del 2020 evidenziano un **Margine Operativo Lordo (EBITDA) negativo di 1,1 milioni di Euro** contro un margine positivo di 36,2 milioni di Euro dello stesso periodo del 2019, per effetto di una contrazione dei ricavi, strettamente correlata all'andamento del traffico, e di una maggiore rigidità dei costi, tenuto conto anche della struttura ad elevati costi fissi che contraddistingue i gestori aeroportuali.

Passando ai **costi di struttura**, gli ammortamenti crescono del 3% in coerenza con i nuovi investimenti del Gruppo e l'avanzamento del piano ammortamenti; quest'ultimo è stato rivisto riparametrando le aliquote costanti di ammortamento dei diritti di concessione in base alla nuova scadenza della concessione aeroportuale che è stata prorogata di due anni in vigore dalla legge n.77 del 17 luglio 2020, che ha convertito con modificazioni l'articolo 202, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34. Gli accantonamenti evidenziano una diminuzione del 38% prevalentemente per il minor accantonamento al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali in conseguenza della revisione della programmazione degli interventi con slittamento temporale di alcuni di essi.

La contrazione dei costi complessivi del 6% a fronte di una riduzione dei ricavi del 43,1% determina un calo del **Risultato Operativo (EBIT)** che passa da +26 milioni di Euro dei primi nove mesi del 2019 a **-10,6 milioni di Euro** al 30 settembre 2020.

La **gestione finanziaria** migliora rispetto al periodo di confronto (da -1 a -0,6 milioni di Euro) grazie principalmente alla diminuzione degli interessi passivi da attualizzazione dei fondi per effetto dell'andamento dei tassi (-0,4 milioni di Euro). Al contrario gli interessi passivi bancari aumentano (+42 mila Euro) per effetto del maggior indebitamento. La Capogruppo ha, infatti, finalizzato due operazioni di finanziamento attraverso l'erogazione, rispettivamente di 25 milioni di Euro da parte di Unicredit e 33,9 milioni di Euro da parte di Intesa Sanpaolo. Entrambe le operazioni sono costituite da mutui assistiti dalle garanzie rilasciate da SACE nell'ambito del programma Garanzia Italia.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** al 30 settembre 2020 evidenzia una **perdita di 11,1 milioni di Euro** contro un utile di 25,1 milioni del 2019 con una contrazione di 36,6 milioni di Euro.

Per quanto riguarda la stima delle **imposte sul reddito**, il Gruppo rileva una perdita fiscale Ires riportabile agli esercizi successivi tenuto conto della ragionevole certezza del futuro recupero, con conseguente iscrizione di imposte anticipate che migliorano il risultato di periodo per complessivi 2,9 milioni di Euro (contro 7,2 milioni di imposte rilevate nei primi nove mesi del 2019).

Il **risultato netto** del periodo, interamente di competenza del Gruppo, si attesta pertanto a una **perdita di 8,1 milioni di Euro** contro un risultato netto positivo di 17,9 milioni del periodo di confronto ed una contrazione complessiva di 26 milioni di Euro.

L'andamento del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione viene indicato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	16.792	48.890	(32.098)	-65,7%
Ricavi per servizi non aeronautici	12.908	33.502	(20.594)	-61,5%
Altri ricavi e proventi della gestione	569	763	(194)	-25,4%
RICAVI RETTIFICATI	30.269	83.155	(52.886)	-63,6%
Materiali di consumo e merci	(998)	(1.590)	592	-37,2%
Costi per servizi	(11.266)	(14.992)	3.726	-24,9%
Canoni, noleggi e altri costi	(2.750)	(6.499)	3.749	-57,7%
Oneri diversi di gestione	(2.237)	(2.426)	189	-7,8%
Costo del personale	(15.275)	(21.958)	6.683	-30,4%
COSTI RETTIFICATI	(32.526)	(47.465)	14.939	-31,5%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	(2.257)	35.690	(37.947)	n.s.
Ricavi per servizi di costruzione	23.517	11.315	12.202	107,8%
Costi per servizi di costruzione	(22.397)	(10.776)	(11.621)	107,8%
Margine Servizi di Costruzione	1.120	539	581	107,8%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	(1.137)	36.229	(37.366)	n.s.

Si riporta nella seguente tabella l'andamento per trimestri del **traffico passeggeri** e del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione, per evidenziare l'incidenza del drastico calo di traffico e di redditività dovuto allo sviluppo pandemico ed al conseguente forte calo della domanda e dell'offerta di voli da parte delle compagnie aeree.

	1° TRIMESTRE 2020	Var % vs 2019	2° TRIMESTRE 2020	Var % vs 2019	3° TRIMESTRE 2020	Var % vs 2019
Traffico Passeggeri	1.395.671	-28,9%	39.630	-98,4%	691.237	-74,7%
CONTO ECONOMICO (in migliaia di Euro)						
RICAVI RETTIFICATI	18.054	-22,8%	3.029	-89,3%	9.186	-70,7%
Ricavi per servizi aeronautici	9.906	-26,1%	1.532	-90,9%	5.355	-71,3%
Ricavi per servizi non aeronautici	8.029	-18,0%	1.391	-87,7%	3.487	-71,9%
Altri ricavi e proventi della gestione	119	-37,5%	106	-66,2%	344	32,8%
COSTI RETTIFICATI	-13.987	-8,2%	-8.371	-49,0%	-10.168	-35,7%
Costo del personale	-6.538	-8,5%	-4.045	-48,2%	-4.692	-33,0%
Altri costi operativi	-7.449	-7,9%	-4.326	-49,8%	-5.476	-37,8%
MOL RETTIFICATO	4.067	-50,1%	-5.342	n.s.	-982	n.s.
EBITDA MARGIN RETTIFICATO	22,5%	-35,4%	-176,4%	n.s.	-10,7%	n.s.

3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

Di seguito la sintesi del rendiconto finanziario consolidato con evidenza dei flussi di cassa generati/assorbiti dall'attività operativa, di investimento e di finanziamento per i periodi in esame:

in migliaia di Euro	al 30.09.2020	al 30.09.2019	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	(2.106)	35.764	(37.870)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	(4.923)	21.606	(26.529)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(22.315)	6.890	(29.205)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	58.393	(19.644)	78.037
Variazione finale di cassa	31.156	8.852	22.304
Disponibilità liquide inizio periodo	29.253	15.762	13.491
Variazione finale di cassa	31.156	8.852	22.304
Disponibilità liquide fine periodo	60.409	24.614	35.795

Il flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante ha assorbito cassa per **2,1 milioni di Euro** contro flussi in entrata per 35,8 milioni del periodo di confronto. La riduzione pari a 37,9 milioni di Euro è dovuta essenzialmente al risultato economico negativo del periodo.

Il capitale circolante ha assorbito risorse per altri 2,8 milioni di Euro; tale variazione, pur essendo inferiore rispetto a quella dello stesso periodo 2019 (-14,2 milioni di Euro) ha determinato un assorbimento del **flusso di cassa delle attività operative nette per 5 milioni di Euro** contro un flusso positivo di 21,6 milioni del 30 settembre 2019.

L'assorbimento di cassa del capitale circolante è principalmente dovuto a:

- pagamento delle imposte (2,3 mln), anche se inferiore ai primi nove mesi del 2019 per effetto della crisi determinata dal Covid-19 e delle conseguenti misure di sostegno governative;
- le altre passività che si riducono di 5 milioni di Euro principalmente per la contrazione dei debiti verso il personale per minori costi del periodo, dell'addizionale comunale per il calo del traffico e del debito verso Enac per il canone di concessione in quanto anch'esso proporzionale al traffico. Tale effetto è parzialmente compensato dalla riduzione dei crediti commerciali per la contrazione delle attività e dall'aumento dei debiti commerciali soprattutto per effetto dei maggiori investimenti del periodo;
- alle maggiori uscite per utilizzo dei fondi in particolare del fondo rinnovo infrastrutture (3,9 milioni nel 2020 contro 1,4 milioni di Euro nel 2019).

L'assorbimento di risorse generato dalle **attività di investimento** è stato di **22,3 milioni di Euro** di investimenti quasi esclusivamente infrastrutturali contro un flusso di cassa positivo di 6,9 milioni del 2019 per la scadenza di impieghi temporanei di liquidità per 17,4 milioni di Euro e minori investimenti effettuati nel periodo di confronto.

Infine, il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è stato **positivo per 58,4 milioni di Euro** per effetto dell'accensione di due finanziamenti a medio-lungo termine di 58,9 milioni di Euro assistiti da garanzia SACE. A ciò si aggiunge:

- l'assenza di distribuzione di dividendi a seguito di delibera dell'Assemblea dei Soci del 30 aprile 2020 contro un pagamento di 16,2 milioni di Euro al 30 settembre 2019;
- lo slittamento del pagamento della rata del mutuo in scadenza a giugno 2020 grazie all'adesione alla moratoria proposta dall'Istituto di Credito di prolungamento della durata del finanziamento da giugno a dicembre 2024.

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è stata **positiva per 31,2 milioni di Euro** contro un aumento di liquidità dei primi nove mesi del 2019 di 8,9 milioni di Euro.

Al netto dei finanziamenti accesi nel mese di luglio la variazione finale complessiva di cassa sarebbe stata negativa per 27,7 milioni di Euro.

Di seguito si mostra il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo al 30 settembre 2020 a confronto con il 31 dicembre 2019 ed il 30 settembre 2019:

	<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2020	al 31.12.2019	al 30.09.2019	Variazione 30.09.2020 31.12.2019	Variazione 30.09.2020 30.09.2019
A	Cassa	26	26	27	0	(1)
B	Altre disponibilità liquide	60.383	29.227	24.587	31.156	35.796
C	Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	0	0	0
D	Liquidità (A)+(B)+(C)	60.409	29.253	24.614	31.156	35.795
E	Crediti finanziari correnti	274	501	0	(227)	274
F	Debiti bancari correnti	(122)	(28)	(126)	(94)	4
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(3.062)	(3.059)	(3.058)	(3)	(4)
H	Altri debiti finanziari correnti	(1.466)	(3.086)	(3.089)	1.620	1.623
I	Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	(4.650)	(6.173)	(6.273)	1.523	1.623
J	Posizione finanziaria corrente netta (I)-(E)-(D)	56.033	23.581	18.341	32.452	37.692
K	Debiti bancari non correnti	(70.163)	(11.643)	(13.045)	(58.520)	(57.118)
L	Obbligazioni emesse	0	0	0	0	0
M	Altri debiti non correnti	(1.112)	(1.437)	(1.506)	325	394
N	Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)	(71.275)	(13.080)	(14.551)	(58.195)	(56.724)
O	Posizione/(Indebitamento) finanziaria netto (J)+(N)	(15.242)	10.501	3.790	(25.743)	(19.032)

L'**Indebitamento Finanziario Netto** del Gruppo al 30 settembre 2020 è di **15,2 milioni** di Euro rispetto a una posizione finanziaria netta positiva di 10,5 milioni del 31 dicembre 2019 (-25,7 milioni).

La variazione è dovuta principalmente a:

- riduzione delle disponibilità liquide per effetto del pagamento degli investimenti effettuati nel periodo unitamente alla riduzione degli incassi conseguente al forte calo del fatturato registrato a partire da marzo ed alle difficoltà finanziarie dei clienti vista la crisi che ha coinvolto l'intero settore;
- aumento dell'indebitamento per l'accensione dei finanziamenti garantiti SACE di 58,9 milioni di Euro.

Per le motivazioni precedentemente esposte la posizione finanziaria netta peggiora di 19 milioni di Euro rispetto al 30 settembre 2019.

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

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

I M P I E G H I <i>in migliaia di Euro</i>	al 30.09.2020	al 31.12.2019	al 30.09.2019	Var.	
				30.09.2020 31.12.2019	30.09.2020 30.09.2019
-Crediti commerciali	9.474	15.464	18.573	(5.990)	(9.099)
-Crediti tributari	829	189	204	640	625
- Altri Crediti	3.956	5.014	6.416	(1.058)	(2.460)
-Rimanenze di magazzino	675	622	534	53	141
Subtotale	14.934	21.289	25.727	(6.355)	(10.793)
-Debiti commerciali	(20.722)	(18.537)	(13.834)	(2.185)	(6.888)
-Debiti tributari	(782)	(3.598)	(5.875)	2.816	5.093
-Altri debiti	(24.426)	(27.514)	(26.514)	3.088	2.088
Subtotale	(45.930)	(49.649)	(46.223)	3.719	293
Capitale circolante netto operativo	(30.996)	(28.360)	(20.496)	(2.636)	(10.500)
Immobilizzazioni	214.228	198.143	194.173	16.085	20.055
-Imposte differite attive	8.950	6.190	6.120	2.760	2.830
-Altre attività non correnti	12.630	13.624	13.701	(994)	(1.071)
Totale immobilizzazioni	235.808	217.957	213.994	17.851	21.814
- Fondi rischi, oneri e TFR	(16.875)	(19.229)	(19.437)	2.354	2.562
- Fondo imposte differite	(2.605)	(2.558)	(2.501)	(47)	(104)
-Altre passività non correnti	0	(136)	(193)	136	193
Subtotale	(19.480)	(21.923)	(22.131)	2.443	2.651
Capitale fisso operativo	216.328	196.034	191.863	20.294	24.465
Totale Impieghi	185.332	167.674	171.367	17.658	13.965

F O N T I <i>in migliaia di Euro</i>	al 30.09.2020	al 31.12.2019	al 30.09.2019	Var.	
				30.09.2020 31.12.2019	30.09.2020 30.09.2019
Posizione (Indebitamento) finanziaria netta	(15.242)	10.501	3.790	(25.743)	(19.032)
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(87.855)	(67.009)	(66.941)	(20.846)	(20.914)
-Risultato dell'esercizio	8.079	(20.852)	(17.902)	28.931	25.981
Patrimonio Netto di Gruppo	(170.090)	(178.175)	(175.157)	8.086	5.067
Patrimonio Netto di Terzi	0	0	0	0	0
Totale Patrimonio Netto	(170.090)	(178.175)	(175.157)	8.086	5.067
Totale Fonti	(185.332)	(167.674)	(171.367)	(17.658)	(13.965)

La struttura patrimoniale del Gruppo al 30 settembre 2020 evidenzia un **capitale circolante netto operativo** negativo per **31 milioni** di Euro contro 28,4 milioni alla chiusura dell'esercizio 2019 per effetto della riduzione dei debiti in parte compensata dalla riduzione dei crediti e delle altre attività correnti come suesposto. Il calo dei debiti è dovuto principalmente alla riduzione dei debiti tributari per effetto della perdita fiscale del periodo, dei debiti operativi e del debito per addizionale per la diminuzione del fatturato aviation.

Il **capitale fisso operativo** si attesta a **216 milioni di Euro** con una crescita di 20 milioni rispetto al 31 dicembre 2019 e di 24,5 milioni rispetto al 30 settembre 2019 dovuta in entrambi i casi prevalentemente all'avanzamento del piano investimenti del Gruppo oltre alla crescita delle imposte differite attive del periodo in relazione al beneficio fiscale derivante dalle perdite fiscali del periodo in esame.

Il **capitale investito netto** è pari a **185 milioni di Euro** in aumento di 17,7 milioni rispetto al 31 dicembre 2019.

Sul lato delle fonti, l'**indebitamento finanziario netto** al 30 settembre 2020 è pari a 15,2 milioni di Euro mentre il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo** si attesta a **170,1 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, oltre all'approvazione del Bilancio 2019, ha accolto l'approccio prudenziale proposto dal Consiglio di Amministrazione al fine di sostenere la solidità patrimoniale e contenere gli impatti economico-finanziari derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19 e ha quindi deliberato la destinazione dell'utile dell'esercizio 2019 interamente a riserva.

3.4 INDICI

Gli Amministratori hanno ritenuto non significativi i principali indici economico/patrimoniali del Gruppo al 30 settembre 2020, tenuto conto dell'infrannualità ed a maggior ragione, visto l'andamento eccezionale di questi primi nove mesi del 2020.

3.5 GLI INVESTIMENTI

Nonostante la riprogrammazione degli interventi ritenuti non indispensabili e urgenti e la sospensione temporanea dei cantieri dovuta alle misure adottate dal Governo per limitare la diffusione della pandemia (cd. lockdown), l'ammontare complessivo degli **investimenti** realizzati al 30 settembre 2020 è pari a **22,9 milioni di Euro**, contro 10,5 milioni dei primi nove mesi del 2019.

In particolare, 6,5 milioni di Euro sono relativi ad investimenti legati all'esecuzione del Masterplan, 4 milioni di Euro all'acquisizione di un'area adiacente al sedime aeroportuale per i futuri sviluppi infrastrutturali dello scalo, e 12,4 milioni di Euro sono relativi ad investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

Di seguito si illustra lo stato di avanzamento dei principali investimenti di Masterplan:

- **Ampliamento terminal:** in attesa dell'approvazione del progetto esecutivo da parte di Enac.
- **Nuovo Parcheggio Multipiano:** il progetto esecutivo per la costruzione di un parcheggio in prossimità dell'aerostazione è stato approvato da Enac, è stata inoltre ottenuta l'autorizzazione a procedere da parte del Comitato di Monitoraggio che ha verificato l'allineamento del progetto alle prescrizioni definite in sede di conformità urbanistica.
- **Sopraelevazione Parcheggio Express:** proseguono i lavori di realizzazione dell'intervento.
- **Ampliamento parcheggio aeromobili III° lotto:** è in corso la fase di gara relativa all'affidamento dei lavori di realizzazione del piazzale.
- **Edificio Cargo:** sono in corso lavori di realizzazione di un edificio dedicato ad un operatore specializzato nel settore cargo.

Per quanto attiene invece agli altri investimenti destinati all'operatività aeroportuale, si segnalano i lavori di riqualifica strutturale e funzionale di un tratto della pista di volo realizzati nel mese di settembre con conseguente chiusura dello scalo tra l'11 e il 21 del mese.

In particolare, si sono svolte le seguenti attività:

- lavori di riqualifica strutturale e funzionale della pavimentazione flessibile della Pista di Volo 12/30;
- lavori di riqualifica strutturale e funzionale dei raccordi C,D,E;
- riqualifica di un tratto di smaltimento delle acque meteoriche;
- rimozione e successivo riposizionamento degli impianti di segnalazione visivi.

Alcune attività sono poi continuate anche oltre la chiusura dello scalo senza comprometterne l'operatività.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli **interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali** e degli impianti al 30 settembre 2020 è pari a **3,8 milioni di Euro**, relativi prevalentemente agli interventi in air side ed, in particolare, a quelli relativi alla pista di volo suddetti.

Conferenza dei Servizi per l'accertamento di conformità urbanistica del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016-2030

In data 24 gennaio 2020 si è conclusa la Conferenza dei Servizi avente ad oggetto l'accertamento di conformità urbanistica del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016-2030, promossa da Enac in relazione all'aggiornamento del Masterplan dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna, con il parere favorevole con prescrizioni degli Enti di livello statale e territoriale.

Gli interventi di sviluppo infrastrutturale inclusi nel Masterplan dell'aeroporto bolognese saranno progettati e realizzati, supportando lo sviluppo ed i livelli di servizio dello scalo con soluzioni tecniche e tempistiche tali da assecondare i trend di crescita del traffico e la piena sostenibilità, nel rispetto delle prescrizioni del Decreto VIA e degli atti ed accordi attuativi di livello territoriale.

Il via libera da parte della Conferenza dei Servizi costituisce un passaggio amministrativo essenziale per il processo di sviluppo dell'Aeroporto di Bologna ed è il risultato della fattiva collaborazione tra Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, ENAC, Ministero dell'Interno, Ministero dell'Ambiente e Territorio e Tutela del mare, Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Comune di Calderara di Reno.

Gli esiti della Conferenza di Servizi ed i vincoli urbanistici correnti, così come le comunicazioni di legge in materia di futuri possibili espropri di talune private proprietà sono stati notificati ad ogni controinteressato da parte di AdB (soggetto attuatore del Masterplan) a seguito di delega di funzioni conferita da ENAC (soggetto promotore ed autorizzatore e con potestà espropriative).

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. ass.	Var. %
Organico medio Equivalenti Full Time	449	496	-47	-9%
Dirigenti	9	9	0	0%
Quadri	35	32	3	9%
Impiegati	319	357	(38)	-11%
Operai	86	98	(12)	-12%

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. ass.	Var. %
Organico medio	499	546	-47	-9%
Dirigenti	9	9	0	0%
Quadri	35	32	3	9%
Impiegati	365	404	(39)	-10%
Operai	90	101	(11)	-11%

Fonte: Elaborazione della Società

La riduzione dell'organico di 47 equivalenti full-time rispetto al 2019 è dovuta al mancato rinnovo dei contratti a termine a causa della riduzione del traffico.

Il costo

La riduzione del 30,4% rispetto allo stesso periodo del 2019 deriva, oltre che dal calo di organico sopra descritto, dalle azioni messe in atto con l'obiettivo di contenere il più possibile il costo del lavoro, dal momento che rappresenta una delle principali voci di costo per il Gruppo, salvaguardando però al contempo e nella misura massima possibile i livelli occupazionali.

In particolare si è agito sullo smaltimento delle ferie arretrate, sul blocco del lavoro straordinario e, con decorrenza dal 21 marzo 2020 per AdB e a seguire per la controllata FFM, il Gruppo ha avviato la Cassa Integrazione Straordinaria per tutti i dipendenti, con il mantenimento dei servizi minimi essenziali lato operativo e con una significativa riduzione delle attività degli altri dipendenti.

A partire dal mese di giugno, a seguito della seppur flebile ripresa dell'operatività sullo scalo da parte dei vettori, è stato parzialmente ridotto l'utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per i settori operativi in relazione a processi operativi più complessi e onerosi in termini di risorse dedicate.

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. ass.	Var. %
Costo del Lavoro	15.275	21.958	-6.683	-30,4%

Le relazioni sindacali

In data 19 marzo 2020 è stato firmato con le OO.SS. l'accordo per la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per i dipendenti AdB, con parere favorevole della Regione Emilia Romagna. La Cassa Integrazione potrà avere una durata di 12 mesi e prevede un sistema di rotazione che viene applicato in base alla fungibilità delle mansioni e con criteri di equità. In data 31 marzo 2020 è stato firmato con le OO.SS. un accordo per la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria anche per i dipendenti della società controllata FFM.

AdB ha scelto di anticipare ai propri dipendenti il trattamento di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria che risulta già rimborsata dall'Inps, nonché di presentare istanza al Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo per l'integrazione salariale di competenza. Quest'ultimo ha iniziato ad erogare le prestazioni integrative della CIGS a partire dal mese di agosto.

La formazione del personale

Nei primi nove mesi del 2020 la spesa in formazione è stata inferiore rispetto allo stesso periodo dello scorso anno per effetto della sospensione, a partire da metà marzo, dei corsi sia in-house che fuori sede a causa delle disposizioni ministeriali legate alla pandemia Covid-19.

In ottica di contenimento dei costi, si è proceduto, a partire dalla fine di febbraio, a cancellare le attività formative non obbligatorie. La formazione del periodo è stata caratterizzata quindi dalla specifica formazione obbligatoria che ha coinvolto in particolare l'area Security e l'area Sicurezza sul Lavoro (81/08) con formazione in modalità web conference da marzo a settembre 2020 e con una moderata ripresa della formazione in aula in settembre a piccoli numeri e nel rispetto delle regole di comportamento secondo i protocolli anti Covid.

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 propria procedura di domiciliazione per le operazioni doganali.

Al 30 settembre 2020 la società ha 17 dipendenti e, in continuità con gli esercizi precedenti, ha affidato molte attività di staff alla controllante in forza di un contratto di management & staffing che interessa l'area contabile, amministrativa, legale, del personale e ICT.

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.

Nei primi nove mesi del 2020, nonostante la flessione del 37% nei volumi di traffico con circa 5,5 milioni di kg processati in meno, FFM ha chiuso con un risultato di periodo positivo per 277 mila Euro in calo del 43% rispetto all'analogo periodo del 2019. I ricavi ammontano a 1,8 milioni di Euro ed evidenziano una riduzione del 32%; i risparmi dei costi operativi (-25%) che si attestano a 1,4 milioni di Euro determinano un Margine Operativo Lordo di 380 mila Euro (-48% sul 2019).

Tag Bologna Srl

TAG ha avviato l'attività operativa nel 2008 a seguito del completamento e dell'apertura del Terminal e dell'hangar per l'Aviazione Generale. La società, oltre a gestire tali infrastrutture sullo scalo di Bologna, opera nel settore dell'Aviazione Generale come *handler*. La partecipazione totalitaria in TAG, dalla precedente quota del 49%, è stata acquistata dalla Capogruppo nel 2018.

Al 30 settembre 2020 la società, che ha affidato alcune attività di staff alla controllante in forza di un contratto di management & staffing riguardante l'area legale e del personale, opera con 11 dipendenti.

Nei primi nove mesi del 2020, TAG ha presentato una riduzione dei movimenti (-34,7%) leggermente superiore alla media nazionale (-27,4%) per effetto della chiusura della pista nel mese di settembre ed una riduzione del tonnellaggio e carburante più consistente (rispettivamente -51,4% e -55,1%) per la chiusura di Paesi verso cui vengono operati solitamente collegamenti con aeromobili di maggiori dimensioni.

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

A causa della flessione dei volumi TAG ha chiuso con un risultato di periodo negativo di 50 mila Euro contro un utile di 385 mila nel periodo di confronto. I ricavi ammontano a 1,3 milioni di Euro ed evidenziano una riduzione del 51%; la flessione dei costi operativi che si attestano a 1,1 milioni di Euro è del 39% determinando un Margine Operativo Lordo positivo di 176 mila Euro contro 789 mila Euro nei primi nove mesi del 2019 (-78%).

Si rimanda alla nota 29 del bilancio – operazioni con parti correlate – per le informazioni sui rapporti intervenuti nel periodo tra le controllate e la Capogruppo.

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 LA QUALITÀ

Sulla base di quanto disposto da Enac con Comunicazione dell'11 marzo 2020 (ENAC-PROT-11/03/2020-0029259-P), nel secondo trimestre 2020 sono state sospese le indagini di customer satisfaction e di rilevazione degli indicatori della qualità dei servizi standard del gestore aeroportuale. Tale scelta si è resa necessaria a fronte di una situazione di forte limitazione della normale operatività del traffico aereo sullo scalo sia in termini di movimenti sia di passeggeri e in funzione dell'aggiornamento del processo di rilevazione a tutela di tutti i soggetti coinvolti.

Nel mese di settembre sono state riavviate le attività di rilevazione degli indicatori della qualità dei servizi standard del gestore aeroportuale e del programma ASQ, con la finalità di monitorare i flussi dei passeggeri e i processi operativi che hanno subito adeguamenti e modifiche per effetto delle esigenze di distanziamento necessario per la gestione dell'emergenza Covid-19.

5 IL QUADRO NORMATIVO

5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E DINAMICA TARIFFARIA

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

In data 16 gennaio 2020, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha adottato e pubblicato la delibera di conformità definitiva al modello tariffario di riferimento in relazione alla proposta dei diritti aeroportuali elaborata da AdB.

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

In data 30 ottobre 2020 ENAC ha comunicato ad ART alcune "anomalie procedurali" rispetto all'iter di realizzazione e di rendicontazione di alcuni interventi per l'esercizio 2019. In seguito a questa comunicazione, AdB ha ricalcolato la dinamica tariffaria 2021 escludendo le spese oggetto di segnalazione, avviando comunque approfondimenti in merito con riserva di controdeduzione. Le nuove tariffe 2021, che risultano sostanzialmente invariate rispetto a quelle presentate in consultazione, sono state inviate ad ART, agli Utenti e sono state rese disponibili sul sito internet della Società.

5.2 LA NORMATIVA DI EMERGENZA SANITARIA (PANDEMIA COVID-19) E LE RICADUTE SULLE GESTIONI AEROPORTUALI

Nell'ambito delle misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro ed all'economia connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19 già vigenti e rimaste in vigore si citano i principali provvedimenti che interessano il settore aeroportuale e del trasporto aereo, oltre al primo decreto Covid (Decreto Cura Italia D.L.17 marzo 2020 n18):

- 1) Decreto Liquidità (D.L. 8 aprile 2020 n.23) che disciplina l'accesso ai finanziamenti garantiti dallo Stato;
- 2) Decreto Rilancio (D.L.19 maggio 2020 n.34):
 - stralcio del saldo Irap 2019 e del primo acconto 2020 per le imprese con ricavi non superiori ai 250 milioni di Euro nel 2019;
 - differimento al 16 settembre 2020 del termine di effettuazione dei versamenti fiscali e contributivi sospesi dai precedenti decreti (DL Cura Italia e Liquidità);
 - incremento del limite annuo di crediti utilizzabili in compensazione nel modello F24;
 - credito d'imposta per la sanificazione degli ambienti di lavoro e l'acquisto di DPI;
 - proroga di due anni delle concessioni aeroportuali in essere;
 - nuova parziale destinazione della cd. addizionale comunale ai diritti di imbarco a decorrere dal 1° luglio 2021 con destinazione al Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale di 1,5 Euro a passeggero precedentemente destinati all'INPS (così la quota INPS scende da 5 Euro a 3,5 Euro a passeggero in partenza);
 - istituzione di un fondo per la compensazione dei danni subiti dai vettori aerei;
 - costituzione di una newco a capitale pubblico per la futura Alitalia;
 - obbligo per i vettori e per le imprese che operano nel settore e impiegano personale sul territorio italiano di applicare ai propri dipendenti trattamenti retributivi non inferiori a quelli minimi stabiliti dal CCNL di settore;

oltre ad alcune misure in materia di integrazione salariale e sostegno all'occupazione fra cui si citano le seguenti tuttora in vigore:

- congedi parentali Covid fino al 31/08 poi sostituiti da congedi per chi ha figli in quarantena;
 - blocco dei licenziamenti collettivi o per motivi economici prorogato fino al 31/1/2021;
 - congedi straordinari (D.L. 111/2020) fino al 31/12/2020.
- 3) Decreto Agosto n.104 del 14 agosto 2020 con misure a integrazione e modifica dei precedenti decreti relativamente ai vettori aerei.
- 4) A seguito dell’emanazione dello stato di emergenza sanitaria il Governo tramite lo strumento dei DPCM ha varato una serie di norme relative alle misure di contenimento della Pandemia. Il Governo ha quindi sottoscritto con le Parti Sociali (Confindustria, OO.SS., ecc.) un “Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro”, firmato il 14 marzo 2020 in attuazione della misura (art. 1, comma 1, numero 9) del DPCM 11 marzo 2020 e aggiornato successivamente il 24 aprile. A seguito di questo Protocollo ADB e le aziende controllate FFM e TAG si sono date un loro Protocollo aziendale che mette in pratica le linee guida del protocollo nazionale. Per la verifica dell’attuazione del Protocollo, AdB e le società del Gruppo hanno costituito un apposito Comitato di Regolamentazione con riunioni settimanali al quale partecipano anche gli RLS/RSU. Negli ultimi tre mesi AdB e le società controllate hanno aggiornato ulteriormente il DVR e il Protocollo di Regolamentazione anti Covid alla luce dell’evoluzione pandemica e delle ulteriori normative emesse in materia. Sono inoltre stati effettuati degli audit interni per la verifica della corretta applicazione delle misure anti covid ed è stata svolta anche della formazione specifica sui comportamenti corretti da seguire per prevenire i contagi. Infine sono riprese le riunioni di coordinamento con gli RSPP delle società di handling presenti nello scalo ed è stato istituito un “Comitato di sito per la sicurezza” su richiesta delle OO.SS. territoriali, al quale partecipano AdB e le società di handling.
- 5) Con circolare del 23 aprile 2020 poi chiarita da successiva nota del 22 giugno, l’ENAC in accordo con il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture ha differito il versamento dei canoni relativi alle concessioni aeroportuali in scadenza nel mese di luglio al 31 gennaio 2021 commisurandone il pagamento al traffico effettivo 2020 ed evitando quindi i versamenti in acconto sulla base del traffico 2019. La condizione agevolativa è subordinata alla concessione della parallela dilazione di pagamento dei canoni di subconcessione aviation al medesimo termine del 31 gennaio 2021 in ottica di trasferimento del beneficio all’intera filiera del settore aeroportuale.

5.3 FONDO ANTINCENDI

Si rinvia alla relazione semestrale ed al paragrafo contenziosi per l’approfondimento.

5.4 ADDIZIONALE COMUNALE SUI DIRITTI DI IMBARCO DI PASSEGGERI SUGLI AEROMOBILI DA DESTINARE ALL’INPS

Si rinvia al paragrafo *supra* n. 5.2, essendo state apportate alcune modifiche al regime dell’addizionale comunale destinata al finanziamento INPS, ad opera del Decreto Rilancio.

5.5 CONTINUITA’ DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA

Con provvedimento del Ministro dello Sviluppo Economico del 2 maggio 2017, pubblicato sulla G.U. 6 maggio 2017, n. 104, Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. è stata ammessa con effetto immediato alla procedura di amministrazione straordinaria e sono stati nominati tre Commissari Straordinari. Il tribunale di Civitavecchia ha dichiarato l’insolvenza di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. amministrazione straordinaria (“Alitalia SAI in as”) con sentenza dell’11 maggio 2017. Successivamente, sulla G.U. 30 maggio 2017, n.124, è stato pubblicato il decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 12 maggio 2017 con il quale anche Alitalia Cityliner S.p.A. è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria ed è stato nominato lo stesso collegio commissariale di Alitalia.

La Capogruppo si è tempestivamente insinuata nell'ambito della procedura di amministrazione straordinaria per il credito maturato sino al 2 maggio 2017 pari ad 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. All'udienza per la verifica dello stato passivo fissata per il giorno 6 febbraio 2018, sono stati esaminati solo parte dei crediti del personale dipendente. Per l'esame dei crediti diversi, dopo diversi rinvii, era stata fissata l'udienza per il giorno 20 febbraio 2019, ma in tale data è giunta l'ennesima proroga a data da destinarsi.

Non risulta, allo stato, ancora formalizzato l'ammontare complessivo delle passività di Alitalia SAI ammesso alla procedura di a.s..

Finalmente in data 17 dicembre 2019 è stato depositato il decimo progetto di stato passivo il quale comprende anche la domanda di insinuazione presentata dalla Capogruppo; in tale sede è stato integralmente riconosciuto il privilegio per i diritti aeroportuali maturati negli ultimi mesi di attività prima della dichiarazione di insolvenza per 0,66 milioni di Euro.

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

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

5.6 BREXIT

Il 24 maggio 2019 è stata pubblicata sulla G.U. n.120 la Legge 20 maggio 2019 n.41 di conversione del Decreto Legge 25 marzo 2019, n.22 recante "Misure urgenti per assicurare sicurezza, stabilità finanziaria e integrità dei mercati, nonché tutela della salute e della libertà di soggiorno dei cittadini italiani e di quelli del Regno Unito, in caso di recesso di quest'ultimo dall'Unione europea" (c.d. Decreto Brexit).

L'articolo 17-ter, nell'introdurre disposizioni in materia di tariffe aeroportuali, prevede che si continuino ad applicare i corrispettivi UE anche ai passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali con destinazione Regno Unito, a condizioni di reciprocità, a partire dalla data della Brexit e fino alla data di entrata in vigore di un accordo globale che disciplini le prestazioni di servizi di trasporto con il Regno Unito o, in mancanza, fino al 30/03/2020.

Successivamente e, in particolare, il 29 gennaio 2020 l'Europarlamento ha ratificato il testo dell'accordo di recesso del Regno Unito dall'Unione Europea, ufficialmente avvenuto il 1° febbraio 2020. Tale accordo regola il recesso britannico prevedendo un periodo transitorio che va dal 1° febbraio al 31 dicembre 2020, nel quale, resta tutto invariato, riscossione dei diritti aeroportuali compresi. La normativa e le procedure UE in materia di libera circolazione delle persone, dei servizi, dei capitali e delle merci manterranno la propria vigenza nel Regno Unito e solo dal 1° gennaio 2021, salvo diverso nuovo accordo, il Regno Unito non sarà più parte del territorio doganale e fiscale (IVA e accise) dell'Unione Europea.

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 giudiziari e/o extragiudiziali, senza dunque pretesa di esaustività rispetto a tutte le posizioni per le quali sono state appostate specifiche somme nell'ambito del fondo rischi contenziosi.

Fondo Antincendi

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.

Il Tribunale di Roma, ad oggi, a seguito di una serie di rinvii e sospensioni occasionate dalla sistematica riassegnazione della causa a giudici differenti, non ha ancora precisato le proprie conclusioni e la prossima udienza, risulta, attualmente fissata per il 28.10.2020. Essendosi, tuttavia, affermata, nel corso degli anni, 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, la Società resta in attesa di una definitiva pronuncia di incompetenza da parte del giudice civile adito.

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 Ingiuntivo 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.

La Società, al fine di ottenere, un diretto riconoscimento dei principi statuiti in maniera univoca dalla Corte di Cassazione e dalla CTP Roma, procederà a riassumere innanzi il giudice tributario, non appena procedibile, i giudizi attualmente pendenti innanzi il Tribunale di Roma (RG n. 22375/12) di cui si è svolta, nel mese di ottobre 2020, la fase di precisazione delle conclusioni. Parallelamente prosegue l'attività di promozione di confronto e interlocuzione con le Amministrazioni onde vagliare la possibilità di un accordo transattivo e di promuovere, da parte del Legislatore, la riscrittura della norma che mutò la finalità primigenia del Fondo. Allo stato non vi sono sviluppi rilevanti ed ENAC ha invitato le società di gestione aeroportuali a mantenere un approccio quanto più prudenziale, soprattutto con riferimento alle somme di contribuzione al Fondo VV.F. che abbiano avuto una copertura tariffaria.

Non si ravvisano, dunque, novità processuali – in assenza di una pronuncia che espliciti efficacia diretta nei confronti di AdB – o stragiudiziali, tali da determinare le condizioni tutte per una variazione rispetto al trattamento in bilancio della contribuzione al Fondo Antincendio.

Revocatoria Alitalia

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

La prima udienza, del relativo procedimento, è fissata per il 22 febbraio 2021. La Società, contesta fermamente il fondamento giuridico e stigmatizza la tempistica di una tale azione ed adotterà le appropriate misure di difesa giudiziale, onde efficacemente opporsi all'azione.

Contenzioso stragiudiziale - Riserve Società di progettazione TE2C

La Capogruppo ha ricevuto una richiesta per maggiori compensi da parte della Tecno Engineering 2C, società di ingegneria incaricata della progettazione del progetto "Ampliamento Terminal", assommante a circa 2,2 milioni di Euro. La Società non ritiene affatto legittima la richiesta della controparte contrattuale e sta svolgendo ogni istruttoria, a completamento di quanto già ampiamente agli atti, per adeguata controdeduzione e rigetto – per molteplici cause e ragioni – della richiesta così come pervenuta.

In data 16 settembre è stato notificato alla Società decreto ingiuntivo non provvisoriamente esecutivo per il pagamento di una quota del corrispettivo a loro dire maturato in relazione all'incarico affidato. La Società ha già affidato la difesa al fine di costituirsi in giudizio nei termini e contestare fermamente il fondamento giuridico delle pretese di controparte.

Impugnativa dei nuovi Modelli Regolatori ART

In data 15 ottobre 2020 la Capogruppo ha notificato all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, al MIT ed al MEF, il ricorso presentato al TAR Piemonte per richiedere l'annullamento della delibera n. 163 del 16 luglio 2020, con cui sono stati varati i nuovi Modelli di regolazione tariffaria applicabili agli aeroporti nazionali. I nuovi modelli sono affetti, a parere della Scrivente e di altre società di gestione aeroportuale, da vari vizi di illegittimità oltre che di manifesta ingiustizia, trovandosi, peraltro, ad essere stati varati senza tenere in minima considerazione, né prevedendo alcuna misura correttiva, gli effetti e le gravissime ripercussioni che la pandemia mondiale da virus COVID-19 ha ingenerato e continua a provocare sul comparto aereo. Il ricorso è stato in seguito ritualmente depositato ed il relativo procedimento iscritto al Tribunale Amministrativo Regionale del Piemonte con R.G. 783/2020.

7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Rischi relativi alla pandemia Covid-19

L'emergenza sanitaria Covid-19 sta determinando impatti significativi sul settore aeroportuale: ACI Europe riporta una perdita pari ad oltre 223 milioni di passeggeri nel solo mese di settembre per gli scali europei e prevede una riduzione totale del traffico pari a ben il 69% nell'anno in corso, stima in peggioramento rispetto a quanto previsto dalla stessa a luglio. Secondo stime della stessa ACI Europe, il recupero completo del traffico raggiunto nel 2019 non avverrà prima del 2024-25, con importanti diseconomie di scala per i gestori aeroportuali che vedranno fortemente impattata la loro redditività.

Ad oggi rimangono di difficile stima gli effetti della pandemia sull'intero settore nel lungo termine, non potendosi escludere cambiamenti radicali degli attuali modelli di business. Si ritiene, inoltre, altamente probabile che le conseguenze sul traffico passeggeri si protraggano anche oltre il 2020, considerando il mantenimento di misure restrittive alla circolazione delle persone all'interno di ciascun Paese o tra i diversi Paesi ed aree geografiche intra EU ed extra EU, le criticità e gli impatti di tipo economico su molteplici settori di business, l'impatto «psicologico» dell'emergenza sulla propensione degli individui a viaggiare in aereo ed altresì il possibile mantenimento o l'ulteriore inasprimento di misure a tutela della salute (c.d. "distanziamento sociale") che possono arrivare a ridurre anche notevolmente la capacità dell'infrastruttura aeroportuale.

La riduzione del traffico in un orizzonte temporale di medio-lungo termine potrebbe compromettere la sostenibilità dell'attuale modello di business e rendere necessaria una profonda revisione del piano di sviluppo infrastrutturale dello scalo. I risultati economici del Gruppo AdB sono fortemente condizionati dal traffico aereo che, a sua volta, è condizionato dalla congiuntura economica, da emergenze sanitarie, dalle condizioni economico-finanziarie dei singoli vettori, dalle alleanze tra vettori e dalla concorrenza, su alcune tratte, di mezzi di trasporto alternativi.

Tali rischi possono comportare effetti particolarmente significativi sulle performance di lungo termine, determinando così revisioni delle politiche di sviluppo del Gruppo e, tenuto conto della pervasività e delle incertezze derivanti dall'evoluzione della pandemia, tutti i rischi di seguito riportati possono risentire di queste tematiche.

Il **rischio liquidità**, tenuto conto dei rilevanti impegni di sviluppo infrastrutturale, potrebbe concretizzarsi nella difficoltà ad ottenere finanziamenti nella giusta tempistica ed economicità. Pur mantenendosi al momento inalterato l'impegno di sviluppare le infrastrutture aeroportuali esistenti, il piano interventi è attualmente oggetto di rivalutazione in chiave strategica in seguito alla drastica riduzione del traffico. Al fabbisogno determinato dal piano interventi, seppur laddove ridotto e rimodulato nelle tempistiche, a causa dell'attuale e straordinaria crisi economica e finanziaria si aggiunge l'esigenza di finanziare anche il ciclo del Capitale Circolante Netto. Con la finalità di sostenere la solidità patrimoniale e contenere gli impatti economico-finanziari derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19, l'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 30 aprile 2020, oltre all'approvazione del Bilancio 2019, ha deliberato la destinazione dell'utile dell'esercizio 2019 interamente a riserva. La Capogruppo ha inoltre ottenuto l'accesso a linee di credito ed importanti finanziamenti bancari in ottica di adeguata copertura delle esigenze finanziarie del Gruppo. Relativamente all'eventuale mancato rispetto, a causa del peggioramento dei margini dovuti alla crisi in atto, dei covenant la cui verifica ha cadenza annuale e relativi al mutuo stipulato precedentemente alla pandemia Covid-19 con Banca Intesa, quest'ultima ha comunicato in data 31 agosto 2020 la sospensione degli stessi per gli esercizi 2020 e 2021. Relativamente al mutuo Unicredit finalizzato nel mese di luglio, i covenant annuali previsti contrattualmente si applicheranno a partire dal bilancio 2022.

Quanto al **rischio di tasso** di interesse tenuto conto dei finanziamenti in essere, il Gruppo ha cercato di minimizzare il rischio con la stipula di mutui sia a tasso fisso che a tasso variabile.

Per quanto attiene al **rischio di credito**, al 30 settembre 2020 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 36% contro un 46% del 31 dicembre 2019. La crisi in atto e in particolare il quasi azzeramento del fatturato verso i vettori nei mesi di aprile e maggio ha infatti modificato sia la composizione dei primi dieci clienti, con l'introduzione nel ranking di numerosi clienti non aviation che il loro peso percentuale sul fatturato totale, come si evince dalle percentuali suesposte.

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

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

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

La crisi economico-finanziaria in atto ha aumentato il rischio di credito per la generale carenza di liquidità delle imprese di tutta la filiera; per fronteggiare tali difficoltà il Gruppo ha concesso alcune dilazioni di pagamento ai clienti ed ha opportunamente tenuto conto del maggior rischio nell'accantonamento al fondo svalutazione crediti al 30 settembre 2020 così come continuerà a monitorarlo e adeguarlo anche in funzione dell'andamento dei prossimi mesi e dei tempi della ripresa.

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

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

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

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

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

L'attività del Gruppo è legata in misura significativa ai rapporti intercorrenti con alcuni tra i principali vettori che operano presso l'Aeroporto e ai quali il Gruppo offre i propri servizi, tra i quali, in particolare, Ryanair. A causa della alta incidenza sul volume passeggeri totali dell'Aeroporto del vettore Ryanair, il Gruppo è esposto al rischio relativo alla contrazione o venir meno dell'operatività del vettore medesimo sullo scalo. Al 30 settembre 2020, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 52,7%. AdB e Ryanair hanno peraltro rafforzato la partnership in data 27 ottobre 2016 concludendo un accordo pluriennale con scadenza nel 2022 con il quale si sono così impegnati ad incrementare il numero di destinazioni servite da e per lo scalo bolognese ed offrire un livello di servizio secondo standard qualitativi elevati grazie agli investimenti portati avanti dall'aeroporto ed al programma "Always getting better" del vettore. L'accordo prevede uno schema collegato alla policy di sviluppo traffico dell'aeroporto e l'impegno di Ryanair a rispettarlo così come un meccanismo di garanzie contrattuali che assicurano il raggiungimento degli obiettivi. Sebbene l'Aeroporto di Bologna rivesta, a giudizio della Società, una rilevanza strategica per questo vettore, non è possibile escludere che Ryanair possa decidere di variare le tratte operate, ridurre significativamente la propria presenza o cessare i voli sull'Aeroporto ovvero che in futuro il predetto accordo possa non esser rinnovato in tutto o in parte ovvero contenere condizioni meno favorevoli per il Gruppo. L'eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte del predetto vettore ovvero la cessazione o variazione dei collegamenti verso alcune destinazioni contraddistinte da un elevato traffico di passeggeri potrebbero avere un impatto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo. Alla luce dell'attuale crisi dell'industria del trasporto aereo l'eventuale redistribuzione del traffico passeggeri tra altre compagnie aeree risulta più complesso e incerto tuttavia la Capogruppo mantiene attivi i rapporti con tutti gli operatori del settore.

Rischio relativo all'influenza degli incentivi sulla marginalità dei ricavi

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

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

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

Rischio relativo alla diminuzione della marginalità di ricavi non aviation

A fronte della chiusura degli esercizi commerciali aeroportuali (con pochissime eccezioni e comunque con assenza di clientela) per il periodo di lockdown come decretato a livello nazionale e valutata la ripresa assai limitata del traffico nella summer 2020, la Capogruppo ha acconsentito, in accoglimento delle istanze di alcune categorie di subconcessionari, alla revisione dei contratti con significativa rinuncia alla struttura composta da MAG (minimi annui garantiti) oltre a ROY (royalties) quali complemento prezzo a remunerazione delle migliori performances assicurate dai precedenti elevati livelli di traffico verso nuove condizioni basate su corrispettivi variabili basati esclusivamente sulle royalties sui fatturati dei medesimi. Le nuove condizioni contrattuali saranno peraltro valide per un periodo limitato fino al termine del corrente anno; alla data di redazione del presente documento alcuni subconcessionari non hanno ancora riaperto i punti vendita.

Rischi relativi all'attuazione del Piano degli Interventi

La Capogruppo effettua gli investimenti nell'Aeroporto sulla base del Piano degli Interventi approvato dall'ENAC. 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 la pandemia in corso, o di ritardi nell'iter autorizzativo e/o realizzativo delle opere, con possibili effetti negativi sull'ammontare delle tariffe applicabili e possibili rischi di revoca o decadenza dalla Convenzione. 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.

L'emergenza sanitaria da Covid-19 potrebbe portare alla ridefinizione, da parte della Capogruppo, dei principali investimenti a supporto della capacità infrastrutturale, tra cui l'ampliamento dell'aerostazione, e, più in generale, ad una rimodulazione temporale dello sviluppo infrastrutturale di cui al Masterplan al 2030 al fine di meglio rispondere alle nuove esigenze in termini di traffico e di permettere un'adeguata remunerazione dell'investimento e la sostenibilità finanziaria. Le decisioni che dovessero essere adottate dall'organo amministrativo della Capogruppo AdB in materia, saranno comunicate con immediatezza al mercato, altresì con debita pronta informativa all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

Rischi legati alla mancata garanzia del servizio agli utenti da parte di alcuni operatori aeroportuali

Le società di handling operanti sullo scalo, in risposta ad una crescente ed intensa pressione competitiva e al fine di garantire la sostenibilità economica delle proprie attività, hanno posto negli ultimi anni particolare attenzione al contenimento del costo del lavoro, essendo caratterizzate da un'occupazione di natura labour intensive, nonché all'efficienza delle proprie operations, anche a discapito della qualità delle attività svolte. Le difficili condizioni di mercato in cui tali soggetti operano sono state poi ulteriormente esacerbate dalla crisi scoppiata in seguito alla diffusione della pandemia da Covid-19 che ha coinvolto tutto il settore aereo, rendendo ancor più precaria una condizione economico-finanziaria già fragile. Questa situazione potrebbe pertanto compromettere la qualità e la continuità dei servizi offerti al passeggero dagli handler sullo scalo di Bologna. La Capogruppo sta operando per definire un contingency plan finalizzato a garantire una continuità dei servizi, anche in caso di difficoltà da parte degli operatori aeroportuali che attualmente li svolgono.

Rischi relativi al quadro normativo

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

Con riguardo **all'effetto Brexit**, le potenziali ripercussioni economiche e sociali non sono facilmente prevedibili, in particolare sul trasporto aereo. Ad oggi, comunque, non sono pervenute comunicazioni di variazioni dell'operativo delle compagnie aeree operanti sullo scalo di Bologna in riferimento alla Brexit.

L'introduzione dell'Iresa con decorrenza 1° gennaio 2020 sugli aeroporti della Regione Emilia-Romagna, pur non riguardando direttamente il Gruppo AdB in quanto i soggetti passivi dell'imposta sono i vettori, comporta un potenziale danno concorrenziale per il Gruppo vista la non uniforme imposizione di tale tributo nelle regioni limitrofe. Tuttavia, considerata la drastica riduzione del traffico del periodo in esame il volume di fatturato di questo nuovo tributo è stato contenuto.

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 30 giugno 2020 per 185 milioni di Euro, la crisi Covid-19 è stata considerata un indicatore di impairment e pertanto, ai sensi dello IAS 36, il Gruppo ha effettuato il test di impairment sulle più recenti proiezioni dei flussi finanziari approvate dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo e basate su assunzioni ritenute ragionevoli e dimostrabili al fine di rappresentare la migliore stima delle condizioni economiche future che l'attuale situazione di incertezza, in particolare sulla durata della crisi, consente.

Il test di impairment non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 30 giugno 2020 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività.

Stagionalità dei ricavi

A causa della natura ciclica del settore in cui il Gruppo opera, generalmente sono attesi ricavi e risultati operativi più elevati nel terzo trimestre dell'anno, piuttosto che nei primi e negli ultimi mesi. Le vendite più elevate si concentrano, infatti, nel periodo giugno-settembre, momento di picco delle vacanze estive, in cui si registra il massimo livello di utenza. A questo si aggiunge una forte componente di passeggeri *business*, per le caratteristiche del tessuto imprenditoriale del territorio e per la presenza di eventi fieristici di richiamo internazionale, che tempera i picchi stagionali dell'attività turistica. Pertanto, i dati economici e finanziari relativi a periodi infrannuali potrebbero non essere rappresentativi della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo su base annua. A quanto sopra nel periodo in esame si aggiunge l'impatto del drastico calo del traffico e dei risultati conseguenti alla diffusione della pandemia Covid-19.

8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

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

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

- **EBITDA:** Earnings Before Interest, Taxation Depreciation, and Amortization, è definito dal management come risultato prima delle imposte dell'esercizio, dei proventi e oneri finanziari, dei proventi e oneri da partecipazione, degli ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni. Nello specifico coincide pertanto con il Margine Operativo Lordo (MOL). Si precisa che l'EBITDA non è identificato come misura contabile nell'ambito degli IFRS, pertanto deve essere considerato una misura alternativa per la valutazione dell'andamento economico del Gruppo. Poiché la determinazione di tale misura non è regolamentata dai principi contabili di riferimento per la predisposizione dei bilanci consolidati del Gruppo, il criterio applicato per la relativa determinazione e misurazione potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e pertanto tale dato potrebbe non essere comparabile con quello presentato da tali gruppi;
- **EBITDA Rettificato:** misura utilizzata dal management del Gruppo per monitorare e valutare l'andamento operativo ed economico del Gruppo. È calcolato sottraendo all'EBITDA il margine calcolato come differenza tra i ricavi di costruzione e i costi di costruzione che il Gruppo realizza in qualità di gestore dell'Aeroporto;
- **Posizione Finanziaria Netta:** la composizione della Posizione Finanziaria Netta è rappresentata in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81.

9 GARANZIE PRESTATE

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

in migliaia di Euro	al 30/09/2020	al 30/09/2019	Var.	Variaz. %
Fidejussioni	8.093	6.700	1.393	21%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	2.880	3.395	-515	-15%
Totale garanzie prestate	21.846	20.968	878	4%

Al 30 settembre 2020, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 22 milioni di Euro e si riferiscono a:

- fidejussioni di cui le principali:

- o a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (5,6 milioni di Euro);
- o a favore dell' Agenzia delle Dogane di Bologna per depositi doganali vari della controllata Fast Freight Marconi Spa per complessivi 2,4 milioni di Euro;

- pegno sullo Strumento Finanziario Partecipativo emesso da Marconi Express Spa e sottoscritto dalla Capogruppo 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) pari al capitale residuo che alla data di chiusura del periodo risulta pari a 2,9 milioni di Euro.

Rapporti con società controllate e collegate e parti correlate

Relativamente ai rapporti intrattenuti nel corso del periodo con società controllate e collegate e con parti correlate, si rimanda a quanto scritto nell'apposito paragrafo delle note esplicative ai prospetti contabili consolidati al 30 settembre 2020.

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

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

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

Andamento del traffico

La pandemia da Covid-19 continua a condizionare il traffico dell'Aeroporto di Bologna, così come sta avvenendo per tutti gli scali italiani ed europei. In linea con quanto registrato a livello nazionale ed internazionale, infatti, nel mese di ottobre i passeggeri del Marconi hanno segnato un decremento del 75,1% sullo stesso mese del 2019, per un totale di 201.238 passeggeri, di cui 114.615 su voli nazionali (-28,7%) e 86.623 su voli internazionali (-86,6%).

Anche ad ottobre gli effetti negativi della pandemia hanno colpito più duramente i voli internazionali, che storicamente rappresentano circa il 75% dei passeggeri del Marconi, mentre i voli nazionali hanno resistito maggiormente alle difficoltà del settore. Un dato che ha trovato conferma anche nella classifica delle destinazioni più richieste, che ha visto ai primi cinque posti solo mete italiane: Catania (che con l'arrivo di Wizzair sulla rotta già effettuata da Ryanair segna addirittura una crescita di passeggeri del 13,6%), Palermo, Brindisi, Lamezia e Bari.

I movimenti aerei mensili sono stati 2.442, pari ad un decremento del 60,8% su ottobre 2019, mentre le merci trasportate per via aerea hanno registrato un decremento del 14,4% sullo stesso mese del 2019, per un totale di 2.898 tonnellate. Il settore cargo, quindi, "ha tenuto" più del segmento passeggeri, grazie anche all'attivazione di numerosi voli speciali per l'importazione di dispositivi di protezione individuale, prodotti medicinali ed altre merci al momento non disponibili in Italia e necessarie per la lotta al Coronavirus.

Nei primi dieci mesi del 2020 il Marconi ha registrato complessivamente 2.324.550 passeggeri (-70,9%), con 24.057 movimenti (-61,0%) e 25.544 tonnellate di merce trasportata (-19,4%).

Ad inizio novembre erano operative sullo scalo 18 compagnie aeree con collegamenti verso 42 destinazioni nazionali e internazionali. Tuttavia, l'aggravamento della pandemia da Covid-19 a livello Europeo, e l'entrata in vigore, a partire dal 6 novembre 2020, del nuovo DPCM (3 novembre 2020) che ha introdotto restrizioni alla circolazione delle persone fisiche da e per alcune Regioni italiane, stanno determinando una riduzione della domanda di collegamenti aerei e quindi potrebbero determinare un'ulteriore contrazione dell'offerta da parte dei vettori rispetto al network presente ad oggi sullo scalo.

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

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

Da analisi sull'evoluzione della pandemia e sul relativo impatto sul trasporto aereo, alcuni studi di settore ipotizzano, nei prossimi anni, una ripresa non graduale e lineare del traffico, quanto piuttosto un andamento più altalenante dei volumi, che possano risentire di una situazione disomogenea nella diffusione dei contagi nei singoli paesi. Sulla base della ripresa della pandemia, delle informazioni attualmente disponibili e degli studi di settore si ha ragione di prevedere per il prossimo futuro un possibile ulteriore peggioramento nell'evoluzione dei volumi di traffico, fin qui stimabile in una contrazione di circa il 70% rispetto al 2019. Tenuto conto del contesto in continua evoluzione, l'impatto del riaccutizzarsi della pandemia sui volumi di traffico non risulta al momento quantificabile.

Il comparto non aviation continua a risentire negativamente della situazione di emergenza per effetto della ridefinizione degli accordi contrattuali con sostanziale azzeramento della componente di minimo garantito, della debole ripresa dei volumi di traffico su cui si fonda la componente variabile dei contratti e della mancata apertura di alcuni punti vendita sullo scalo. Nel complesso l'impatto negativo sul business non aviation si conferma molto significativo in quanto stimato in misura proporzionale alla variazione del traffico rispetto allo scorso anno.

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. Il Gruppo proseguirà inoltre nelle valutazioni in corso al fine della revisione ed eventuale rimodulazione dei programmi di investimento e continuerà a lavorare per ottenere l'accesso a ulteriori finanziamenti bancari, in ottica di adeguata provvista delle esigenze finanziarie del Gruppo.

Alla luce di tutto quanto meglio illustrato nel rendiconto di periodo e come sopra sintetizzato, il Gruppo ritiene di confermare che l'impatto della pandemia sull'esercizio 2020 sarà fortemente negativo ed il recupero dei volumi e dei risultati del 2019 difficilmente ipotizzabile in tempi brevi.

In questo contesto, è massima l'attenzione del Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa a far fronte alla sicurezza dei passeggeri e dei dipendenti, al mantenimento per quanto possibile dei livelli occupazionali ed agli impegni presi in riferimento allo sviluppo infrastrutturale per superare questa fase di emergenza e riavviare l'aeroporto di Bologna verso la fase di ripresa e sviluppo bruscamente interrotta dalla pandemia.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 13 novembre 2020

Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 2020

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

Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.09.2020	al 31.12.2019
Diritti di concessione		194.738	176.184
Altre attività immateriali		1.707	2.276
Attività immateriali	1	196.445	178.460
Terreni, immobili, impianti e macchinari		13.051	14.951
Investimenti immobiliari		4.732	4.732
Attività materiali	2	17.783	19.683
Partecipazioni	3	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	4	12.279	12.586
Imposte differite attive	5	8.950	6.190
Altre attività non correnti	6	307	994
Altre attività non correnti		21.580	19.814
ATTIVITA' NON CORRENTI		235.808	217.957
Rimanenze di magazzino	7	675	622
Crediti commerciali	8	9.474	15.464
Altre attività correnti	9	4.785	5.203
Attività finanziarie correnti	10	274	501
Cassa e altre disponibilità liquide	11	60.409	29.253
ATTIVITA' CORRENTI		75.617	51.043
TOTALE ATTIVITA'		311.425	269.000

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.09.2020	al 31.12.2019
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		87.855	67.009
Risultato dell'esercizio		(8.079)	20.852
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	12	170.090	178.175
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	12	0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO		170.090	178.175
TFR e altri fondi relativi al personale	13	4.176	4.257
Imposte differite passive	14	2.605	2.558
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	10.056	9.524
Fondi per rischi e oneri	16	1.405	1.390
Passività finanziarie non correnti	17	71.275	13.080
Altri debiti non correnti		0	136
PASSIVITA' NON CORRENTI		89.517	30.945
Debiti commerciali	18	20.722	18.537
Altre passività	19	25.208	31.112
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	20	1.215	4.040
Fondi per rischi e oneri	21	23	18
Passività finanziarie correnti	22	4.650	6.173
PASSIVITA' CORRENTI		51.818	59.880
TOTALE PASSIVITÀ		141.335	90.825
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		311.425	269.000

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019
Ricavi per servizi aeronautici		16.792	48.890
Ricavi per servizi non aeronautici		12.908	33.502
Ricavi per servizi di costruzione		23.517	11.315
Altri ricavi e proventi della gestione		569	763
Ricavi	23	53.786	94.470
Materiali di consumo e merci		(998)	(1.590)
Costi per servizi		(11.266)	(14.992)
Costi per servizi di costruzione		(22.397)	(10.776)
Canoni, noleggi e altri costi		(2.750)	(6.499)
Oneri diversi di gestione		(2.237)	(2.426)
Costo del personale		(15.275)	(21.958)
Costi	24	(54.923)	(58.241)
Ammortamento diritti di concessione		(4.962)	(4.643)
Ammortamento altre attività immateriali		(979)	(904)
Ammortamento attività materiali		(1.894)	(2.060)
Ammortamenti e svalutazioni	25	(7.835)	(7.607)
Accantonamento rischi su crediti		(260)	(516)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(1.323)	(1.795)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(29)	(306)
Accantonamenti per rischi ed oneri	26	(1.612)	(2.617)
Totale Costi		(64.370)	(68.465)
Risultato operativo		(10.584)	26.005
Proventi finanziari	27	123	88
Oneri finanziari	27	(674)	(1.007)
Risultato ante imposte		(11.135)	25.086
Imposte dell'esercizio	28	3.056	(7.184)
Utile (perdita) d'esercizio		(8.079)	17.902
Utile (perdita) di terzi		0	0
Utile (perdita) di gruppo		(8.079)	17.902
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		(0,22)	0,49
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		(0,22)	0,49

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019
Utile (perdita) di esercizio (A)	(8.079)	17.902
<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	(9)	(309)
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	2	74
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	(7)	(235)
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	(7)	(235)
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	(8.086)	17.667
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	(8.086)	17.667

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2020	al 30.09.2019
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	(11.135)	25.086
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(1.120)	(539)
+ Ammortamenti	7.835	7.607
+ Accantonamento fondi	1.612	2.617
+ Oneri/(proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	240	648
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	312	271
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	120	0
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	31	74
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	(2.106)	35.764
Variazione rimanenze di magazzino	(53)	60
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	5.640	(4.816)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti (non finanziarie)	1.116	(1.913)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	2.185	(5.177)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	(5.002)	2.817
Interessi pagati	(511)	(246)
Interessi incassati	79	105
Imposte pagate	(2.252)	(3.393)
TFR e altri fondi del personale pagati	(152)	(218)
Utilizzo fondi	(3.868)	(1.377)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	(4.923)	21.606
Acquisto di attività materiali	(751)	(1.301)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	3	0
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(22.137)	(9.209)
Corrispettivo da cessione di attività immateriali/diritti di concessione	0	0
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	0	0
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	0	0
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	570	17.400
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(22.315)	6.890
Incassi derivanti da emissione di azioni o altri titoli rappresentativi di capitale	0	0
Dividendi corrisposti	0	(16.220)
Finanziamenti ricevuti	63.900	3.000
Finanziamenti rimborsati	(5.386)	(6.041)
Pagamento quota capitale leasing	(120)	(383)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	58.393	(19.644)
Variazione finale di cassa	31.156	8.852
Disponibilità liquide inizio periodo	29.253	15.762
Variazione finale di cassa	31.156	8.852
Disponibilità liquide fine periodo	60.409	24.614

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/ (Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2019	90.314	25.683	7.170	37.029	(3.272)	(988)	1.387	20.852	178.175	0	178.175
Attribuzione del risultato esercizio 2019	0	0	1.009	19.626	0	0	217	(20.852)	0	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(7)	0	(8.079)	(8.086)	0	(8.086)
Patrimonio netto al 30.09.2020	90.314	25.683	8.179	56.655	(3.272)	(995)	1.604	(8.079)	170.090	0	170.090

<i>in migliaia di Euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/ (Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2018	90.314	25.683	6.310	36.437	(3.272)	(821)	1.132	17.927	173.710	0	173.710
Attribuzione del risultato esercizio 2018	0	0	860	592	0	0	16.475	(17.927)	0	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(16.220)	0	(16.200)	0	(16.220)
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(235)	0	17.902	17.667	0	17.667
Patrimonio netto al 30.09.2019	90.314	25.683	7.170	37.029	(3.272)	(1.056)	1.387	17.902	175.157	0	175.157

Note esplicative ai prospetti contabili consolidati

Informazioni sull'attività del Gruppo

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

- la Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (di seguito AdB o Capogruppo) è gestore totale dell'Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna.
- la Società Fast Freight Marconi S.p.A. (di seguito FFM) è operativa nel business dell'*handling* merce e posta sull'aeroporto di Bologna. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna. E' soggetta all'attività di direzione e coordinamento della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..
- la Società TAG Bologna S.r.l. (di seguito TAG) è attiva nel business dell'aviazione generale come *handler* e come gestore delle relative infrastrutture dell'aeroporto di Bologna. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna. E' soggetta all'attività di direzione e coordinamento della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato intermedio al 30 Settembre 2020

Criteria di redazione

Il presente bilancio consolidato intermedio del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato abbreviato del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2020 ed include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, limitatamente alle poste contenute nella Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata e i dati comparativi relativi al periodo 1° gennaio - 30 settembre 2019, limitatamente alle poste contenute nel Conto Economico Consolidato, nel Conto Economico Complessivo Consolidato e nel Rendiconto Finanziario Consolidato. Il bilancio consolidato è stato redatto sulla base del costo storico, ad eccezione delle attività finanziarie destinate alla vendita e degli *Intangible Asset* costituiti dai Certificati Energetici, che sono iscritti al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale. Il Gruppo ritiene, infatti, che, pur in presenza di un difficile contesto economico e finanziario dovuto agli effetti della pandemia Covid-19 e tenuto conto di tutte le informazioni disponibili, non sussistano significative incertezze (come definite dal par. 25 del Principio IAS 1) sulla continuità aziendale in quanto ritiene che la crisi in atto, pur se di portata ed impatto particolarmente significativo, abbia carattere eccezionale e durata temporanea. Si rimanda per approfondimenti relativi ai fattori di rischio, alle assunzioni effettuate ed alle incertezze identificate all'apposito paragrafo della Relazione sulla gestione.

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

La pubblicazione del bilancio consolidato intermedio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per il periodo chiuso al 30 settembre 2020 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 13 novembre 2020.

Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il Bilancio Consolidato Intermedio al 30 settembre presentato in forma sintetica è stato predisposto in conformità a quanto richiesto dallo IAS 34 “Bilanci Intermedi” fornendo le note informative sintetiche previste dal suddetto principio contabile internazionale eventualmente integrate al fine di fornire un maggior livello informativo ove ritenuto necessario. Il presente Bilancio Consolidato deve pertanto essere letto congiuntamente al bilancio consolidato dell’esercizio 2019 redatto in conformità ai Principi Contabili Internazionali IFRS emessi dall’*International Accounting Standards Board* (“IASB”).

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio annuale al 31 dicembre 2019 al quale si rimanda, ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2020, applicati per la prima volta dal Gruppo dalla data di efficacia obbligatoria e che non hanno avuto impatto sul periodo in esame. Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emessi ma non ancora in vigore.

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

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

Un’attività è corrente quando:

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

Tutte le altre attività sono classificate come non correnti.

Una passività è corrente quando:

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

Il Gruppo classifica tutte le altre passività come non correnti.

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

Area di consolidamento

Il bilancio consolidato è stato predisposto sulla base dei bilanci al 30 settembre 2020 della Società Capogruppo e delle società da essa controllate, direttamente ed indirettamente, approvati dalle rispettive assemblee o dagli organi direttivi deputati, opportunamente rettificati per renderli conformi agli IFRS. Le società controllate sono consolidate integralmente a partire dalla data di acquisizione, ovvero dalla data in cui il Gruppo acquisisce il controllo, e cessano di essere consolidate alla data in cui il controllo è trasferito al di fuori del Gruppo.

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società controllate, le informazioni al 30 settembre 2020 e al 31 dicembre 2019 e la relativa denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

<i>in migliaia di euro</i>	Valuta	Capitale Sociale	al 30.09.2020	al 31.12.2019
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%

Relativamente alla società Ravenna Terminal Passeggeri Srl nella quale Adb deteneva una quota del 24%, l'Assemblea dei Soci della collegata tenutasi il 9 luglio u.s. oltre ad approvare il bilancio 2019 della società, ha deliberato il ripianamento delle perdite tramite azzeramento del Capitale Sociale e sua ricostituzione mediante sottoscrizione di nuovo capitale sociale e relativo versamento. Adb non ha partecipato alle operazioni sul capitale sociale ed ha offerto in opzione la propria quota non sottoscritta fuoriuscendo completamente dalla società. Tale operazione non ha comportato impatti sul bilancio consolidato del Gruppo Adb al 30 settembre 2020 in quanto il valore della partecipazione è stato integralmente svalutato nei precedenti esercizi.

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.

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

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

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

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

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

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

<i>in migliaia di Euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020 Aviation	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020 Non Aviation	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020 Altro	Totale per i nove mesi chiusi al 30.09.2020
Ricavi	34.202	19.584	0	53.786
Costi	(39.680)	(15.243)	0	(54.923)
Margine Operativo Lordo	(5.478)	4.341	0	(1.137)
Ammortamenti e svalutazioni	(5.188)	(2.647)	0	(7.835)
Accantonamenti	(1.320)	(292)	0	(1.612)
Risultato operativo	(11.986)	1.402	0	(10.584)
Proventi finanziari	0	0	123	123
Oneri finanziari	0	0	(674)	(674)
Risultato ante imposte	(11.986)	1.402	(551)	(11.135)
Imposte dell'esercizio	0	0	3.056	3.056
Utile (perdita) d'esercizio	(11.986)	1.402	2.505	(8.079)
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	(8.079)

<i>in migliaia di Euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019 Aviation	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019 Non Aviation	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019 Altro	Totale per i nove mesi chiusi al 30.09.2019
Ricavi	59.652	34.818	0	94.470
Costi	(43.442)	(14.799)	0	(58.241)
Margine Operativo Lordo	16.210	20.019	0	36.229
Ammortamenti e svalutazioni	(5.241)	(2.366)	0	(7.607)
Accantonamenti	(2.309)	(308)	0	(2.617)
Risultato operativo	8.660	17.345	0	26.005
Proventi finanziari	0	0	88	88
Oneri finanziari	0	0	(1.007)	(1.007)
Risultato ante imposte	8.660	17.345	(919)	25.086
Imposte dell'esercizio	0	0	(7.184)	(7.184)
Utile (perdita) d'esercizio	8.660	17.345	(8.103)	17.902
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	17.902

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2020 Aviation	al 30.09.2020 Non Aviation	al 30.09.2020 Altro	al 30.09.2020 Totale
Attività non correnti	175.160	39.146	21.502	235.808
Attività immateriali	171.160	25.285	0	196.445
Diritti di concessione	170.322	24.416	0	194.738
Altre attività immateriali	838	869	0	1.707
Attività materiali	3.938	13.845	0	17.783
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3.938	9.113	0	13.051
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	62	16	21.502	21.580
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	12.279	12.279
Imposte differite attive	0	0	8.950	8.950
Altre attività non correnti	62	16	229	307
Attività correnti	9.611	3.820	62.186	75.617
Rimanenze di magazzino	365	310	0	675
Crediti commerciali	6.311	3.163	0	9.474
Altre attività correnti	2.935	347	1.503	4.785
Attività finanziarie correnti	0	0	274	274
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	60.409	60.409
Totale attività	184.771	42.966	83.688	311.425

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2019 Aviation	al 30.09.2019 Non Aviation	al 30.09.2019 Altro	al 30.09.2019 Totale
Attività non correnti	164.170	30.041	19.783	213.994
Attività immateriali	159.792	15.251	0	175.043
Diritti di concessione	158.734	14.230	0	172.964
Altre attività immateriali	1.058	1.021	0	2.079
Attività materiali	4.359	14.771	0	19.130
Terreni, immobili, impianti e macchinari	4.359	10.039	0	14.398
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	19	19	19.783	19.821
Partecipazioni	0	0	43	43
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	12.215	12.215
Imposte differite attive	0	0	6.120	6.120
Altre attività non correnti	19	19	1.405	1.443
Attività correnti	18.154	7.050	25.137	50.341
Rimanenze di magazzino	334	200	0	534
Crediti commerciali	12.441	6.132	0	18.573
Altre attività correnti	5.379	718	523	6.620
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	24.614	24.614
Totale attività	182.324	37.091	44.920	264.335

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

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

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

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

Riportiamo di seguito le principali differenze:

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

ATTIVITÀ

1. Attività Immateriali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 30 settembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2020	al 31.12.2019	Variazione
Diritti di concessione	194.738	176.184	18.554
Software, licenze e diritti simili	1.155	1.752	(597)
Altre attività immateriali	56	60	(4)
Altre attività immateriali in corso	496	464	32
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	196.445	178.460	17.985

Al 30 settembre del 2020, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 22,8 milioni di Euro (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) principalmente dovuto a:

- lavori di realizzazione di un nuovo edificio cargo con relative pertinenze per un operatore specializzato;
- l'acquisizione di un'area adiacente al sedime aeroportuale per i futuri sviluppi infrastrutturali dello scalo;
- lavori di riqualifica strutturale e funzionale della pista di volo consistenti nella riqualifica e rifacimento della pavimentazione, della rete di smaltimento delle acque bianche e rifacimento degli impianti AVL;
- lavori di ampliamento e modifica dell'impianto di trattamento dei bagagli in partenza (BHS) per adeguamento al livello di sicurezza "STANDARD 3" così come previsto dalla normativa vigente.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 5 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione, tenuto conto della proroga di due anni disposta dal Decreto Rilancio.

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento di 378 mila Euro legato principalmente allo sviluppo di alcune piattaforme software e all'ammodernamento del sistema operativo GSTAR attraverso l'attivazione del modulo a servizio dell'impianto De Icing.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per sviluppi software non conclusi al 30 settembre 2020.

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

I Diritti di Concessione sono sottoposti 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. Alla luce della crisi sanitaria ed economica Covid-19 il Gruppo ha aggiornato il test di *impairment* con riferimento ai valori dei diritti di concessione al 30 giugno 2020: il test non ha evidenziato perdite durevoli di valore e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività. Si rimanda per approfondimenti alla Relazione finanziaria semestrale consolidata al 30 Giugno 2020.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 30 settembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2020	al 31.12.2019	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.583	3.876	(293)
Macchinari, attrezzature e impianti	2.883	3.109	(226)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.902	2.147	(245)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	403	1.087	(684)
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	16.266	17.714	(1.448)
Terreni in leasing	1.338	1.732	(394)
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in leasing	0	2	(2)
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	11	11	0
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	168	224	(56)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	1.517	1.969	(452)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	17.783	19.683	(1.900)

Al 30 settembre del 2020 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 0,73 milioni di Euro e riguarda, oltre ad arredi e macchine elettroniche, anche l'acquisto di termoscanter per misurare la temperatura ai passeggeri agli ingressi del terminal, ai controlli di sicurezza ed agli arrivi.

La voce Investimenti immobiliari accoglie il valore complessivo dei terreni di proprietà del Gruppo destinati alla realizzazione di investimenti immobiliari; sono stati iscritti inizialmente al costo di acquisto e valutati successivamente con il metodo del costo.

Tali terreni non sono soggetti ad ammortamento ma, come indicato dallo IAS 40, viene effettuata una perizia tecnica a supporto della valutazione del *fair value*. La perizia tecnica effettuata internamente dalla Capogruppo conferma che il valore di costo di iscrizione approssima, per natura e strategicità dell'investimento, il *fair value* del medesimo. Alla data di redazione del bilancio non si sono ravvisati indicatori di *impairment* su tali *asset*.

3. Partecipazioni

Le tabelle di seguito riportano il dettaglio delle partecipazioni al 30 settembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019; il valore e la composizione delle partecipazioni rimangono invariati.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 30.09.2020
Altre partecipazioni	44	0	0	0	44
TOTALE PARTECIPAZIONI	44	0	0	0	44

La composizione della voce in esame è la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 30.09.2020	al 31.12.2019	Variazione
Consorzio Energia Fiera District	14,3%	3	3	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
Bologna Welcome Srl	10%	41	41	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		44	44	0

4. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per il periodo chiuso al 30 settembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi / Riclassifiche	Svalutazioni	al 30.09.2020
Credito da Terminal Value	364	18	0	0	382
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Conti bancari vincolati/Buoni di risparmio	70	0	(70)	0	0
Altre attività finanziarie	1.279	14	(269)	0	1.024
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	12.586	32	(339)	0	12.279

Al 30 settembre 2020 la voce "Altre attività finanziarie non correnti" è formata da:

- 0,4 milioni di Euro di credito da Terminal Value per la quota parte dei corrispettivi per i servizi di costruzione/miglioramento resi dal Gruppo relativi agli investimenti in diritti di concessione nonché un'integrazione del corrispettivo per performance obligation, ai sensi dell'IFRS 15, sugli interventi effettuati sul fondo di rinnovo. Si rimanda al Bilancio 2019 per approfondimenti su questa posta;
- 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 in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro, è iscritto al 30 settembre 2020 per tale valore, corrispondente all'importo effettivamente versato ovvero al costo sostenuto a tale data. L'investimento in esame, oltre all'interesse strategico-operativo legato al miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto, risponde all'obiettivo del Gruppo sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita dell'attività finanziaria. Ai sensi del principio contabile IFRS 9, trattandosi di strumento partecipativo di capitale, l'attività finanziaria è valutata al *fair value through profit or loss*. Nel caso di specie, considerata la difficoltà di misurazione del *fair value* di tale Strumento Finanziario Partecipativo, il Gruppo ha valutato di avvalersi dell'esenzione consentita per gli strumenti finanziari rappresentativi di capitale per i quali il *fair value* non può essere attendibilmente misurato. Conseguentemente, le valutazioni successive di tale SFP avvengono al costo e le eventuali riduzioni di valore, quantificate confrontando il valore contabile con il valore attuale dei flussi finanziari attesi attualizzati al tasso di mercato per strumenti simili, sono imputate a Conto Economico e non possono essere oggetto di ripristini di valore;

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

I decrementi del periodo sono dovuti prevalentemente alla riclassifica nelle attività finanziarie correnti (nota 10) di un altro prodotto di capitalizzazione di durata 5 anni, valore di 0,3 milioni di Euro e scadenza maggio 2021.

5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per il periodo chiuso al 30 settembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.09.2020
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	6.190	3.509	(749)	8.950

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

- fondi fiscalmente deducibili in esercizi successivi quali fondo rinnovo beni in concessione, fondo rischi ed oneri e fondo svalutazione crediti;
- costi di manutenzione di cui all’art. 107 del TUIR, deducibili in esercizi successivi;
- perdite fiscali portate a nuovo;
- rettifiche connesse all’applicazione dei principi contabili internazionali;
- componenti negativi di reddito deducibili in esercizi successivi.

L’incremento registrato nel 2020 è ascrivibile principalmente (2,9 milioni di Euro) alle imposte anticipate sulla perdita fiscale IRES della Capogruppo per la quale sussiste la ragionevole certezza del futuro recupero considerati i risultati economici previsionali del Gruppo.

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 30 settembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2020	al 31.12.2019	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	78	184	(106)
Depositi cauzionali	88	88	0
Crediti tributari non correnti	141	722	(581)
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	307	994	(687)

La variazione principale di questa categoria di attività riguarda la voce “crediti tributari non correnti” ovvero il credito iscritto al 31 dicembre 2019 relativo all’istanza di rimborso Ires per la mancata deduzione dell’Irap sul costo del personale (D.L. 201/2011 e Provvedimento dell’Agenzia delle Entrate n. 2012/140973 del 2012) per la quota riferita alle annualità 2009-2011 per 0,6 milioni di Euro. Tale importo, comprensivo delle quote di competenza delle controllate Tag Bologna e Fast Freight Marconi nell’ambito del consolidato fiscale di Gruppo, è stato integralmente incassato nel mese di maggio.

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 30 settembre 2020 e 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2020	al 31.12.2019	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	654	519	135
Rimanenze di Prodotti finiti	21	103	(82)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	675	622	53

8. Crediti commerciali

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2020	al 31.12.2019	Variazione
Crediti commerciali	11.660	17.300	(5.640)
Fondo svalutazione	(2.186)	(1.836)	(350)
CREDITI COMMERCIALI	9.474	15.464	(5.990)

Al 30 settembre 2020 i crediti commerciali per 9,5 milioni di Euro sono esposti al netto del Fondo Svalutazione Crediti di 2,2 milioni di Euro. I crediti commerciali lordi evidenziano una contrazione significativa (-5,6 milioni di Euro), passando da 17,3 milioni al 31 dicembre 2019 a 11,7 milioni di Euro, dovuta al minor fatturato conseguente alla pesante riduzione del traffico causata dalla pandemia Covid-19.

La crescita del fondo svalutazione crediti è dovuta sia alle svalutazioni operate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso, la cui probabilità di recupero è diminuita nel periodo in esame sia per la svalutazione applicata 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. Relativamente al rischio sui crediti si segnala che, nel mese di luglio, nell'ambito delle azioni poste in essere dal Gruppo per aiutare i clienti a superare le difficoltà finanziarie dovute all'emergenza Covid-19, sono state concesse dilazioni di pagamento dei corrispettivi fatturati con conseguente riscadenziamento di buona parte del credito scaduto.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 30.09.2020
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.836)	(371)	16	5	(2.186)

Gli accantonamenti del periodo ammontano a complessivi 371 mila Euro, di cui 104 mila portati a diretta riduzione dei relativi ricavi in quanto trattasi di importi maturati nel 2020 che si ritiene non incassabili.

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 30 settembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2020	al 31.12.2019	Variazione
Credito IVA	827	182	645
Crediti per imposte dirette	2	0	2
Altri crediti tributari	0	7	(7)
Crediti verso il personale	58	83	(25)
Altri crediti	3.898	4.931	(1.033)
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	4.785	5.203	(418)

Nel dettaglio la voce "altri crediti" è formata da:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2020	al 31.12.2019	Variazione
Ratei e Risconti attivi	794	327	467
Anticipi a fornitori	154	61	93
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	150	19	131
Crediti per addizionale comunale	3.400	4.799	(1.399)
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(966)	(763)	(203)
Crediti per Iresa	163	0	163
Altri crediti correnti	203	488	(285)
TOTALE ALTRI CREDITI	3.898	4.931	(1.033)

I "Ratei e risconti attivi" accolgono voci di costo rilevate anticipatamente nei nove mesi in esame e l'incremento rispetto al 31 dicembre deriva, oltre alla stagionalità del periodo, ai risconti rilevati sulle commissioni per la garanzia Sace dei due finanziamenti accesi nel mese di luglio.

La contrazione del credito per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri è dovuta al calo del traffico a causa dell'emergenza sanitaria. Relativamente a questa voce, il Gruppo addebita ai vettori l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco dei passeggeri, istituita dall'art. 2, comm a 11, della L. 350/2003 e successive integrazioni e modifiche, e una volta incassata, la versa negli appositi capitoli di entrata del bilancio dello Stato e all'Inps rispettivamente nella misura di Euro 1,50 e Euro 5,00 per passeggero imbarcato.

La posta indicata come "fondo svalutazione altri crediti correnti" accoglie il fondo svalutazione crediti per addizionale comunale ottenuto per riclassifica nell'attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell'addizionale comunale addebitata ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale o che contestano l'addebito. Questa posta:

- riveste un carattere esclusivamente patrimoniale,
- è priva di accantonamenti a Conto Economico,
- è stata riclassificata a deconto dei rispettivi crediti per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero e si è movimentata come illustrato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 30.09.2020
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale					
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(763)	(244)	41	0	(966)

Infine, la voce credito per Iresa è dovuta alla fatturazione ai vettori, per conto della Regione Emilia-Romagna a far data dal 1° gennaio 2020 del nuovo tributo regionale denominato Iresa - Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili – il cui incasso è interamente versato alla Regione stessa secondo modalità e tempistiche regolate da apposita convenzione.

10. Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle attività finanziarie correnti al 30 settembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Acquisizioni	Altri incrementi/ riclassifiche	Decrementi/ Cessioni	al 30.09.2020
Conti bancari vincolati	500	0	(500)	0	0
Polizze di capitalizzazione	0	0	272	0	272
Altri crediti finanziari	1	0	1	0	2
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	501	0	(227)	0	274

Al 30 settembre 2020 questa voce è costituita da un prodotto di capitalizzazione di 0,3 milioni di Euro, durata 5 anni, già in essere al 31 dicembre 2019 e scadenza maggio 2021, riclassificato in questa voce per l'approssimarsi della scadenza contrattuale. Ai sensi del principio IFRS 9 anche questa attività è classificata nella categoria degli "Held to collect – HTC". Tuttavia nel caso di specie la scadenza è definita contrattualmente ma il rendimento è legato all'andamento di una gestione patrimoniale e quindi questo strumento finanziario è valutato al *fair value through profit or loss*.

Per quanto attiene alla voce conti bancari vincolati, la movimentazione riguarda un certificato di deposito di 500 mila Euro sottoscritto nel 2019, con scadenza a ottobre 2020 e pertanto riclassificato alla nota 11. Cassa e altre disponibilità liquide alla quale si rimanda.

11. Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2020	al 31.12.2019	Variazione
Depositi bancari e postali	60.383	29.227	31.156
Denaro e valori in cassa	26	26	0
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	60.409	29.253	31.156

Le disponibilità liquide sono aumentate nel periodo in esame per l'incasso nel mese di luglio di due finanziamenti assistiti dalle garanzie SACE nell'ambito del programma Garanzia Italia per complessivi 58,9 milioni di Euro. La voce accoglie anche 500 mila Euro del certificato di deposito con scadenza ottobre 2020 riclassificato dalla voce 10. Attività finanziarie correnti. Questa categoria di investimenti finanziari che risponde all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali, ai sensi dell'IFRS 9 è classificata nella categoria degli "Held to collect – HTC". La scadenza contrattualmente definita, il tasso di rendimento definito e calcolato sul nozionale consentono il superamento del test SPPI e quindi la valutazione al costo ammortizzato.

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 30 settembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2020	al 31.12.2019	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	87.855	67.009	20.846
Risultato dell'esercizio	(8.079)	20.852	(28.931)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	170.090	178.175	(8.086)

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 30 settembre 2020 ammonta a Euro 90.314.162, risulta interamente versato ed è formato da n. 36.125.665 azioni ordinarie prive di valore nominale.

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

<i>in unità di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	(8.084.996)	17.666.993
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	(0,22)	0,49
Utile/(Perdita) Diluito per azione	(0,22)	0,49

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo Consolidato

Si precisa che per il Gruppo AdB l'utile/(perdita) per azione base e l'utile/(perdita) per azione diluito al 30 settembre 2020 così come al 30 settembre 2019 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 30 settembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2020	al 31.12.2019	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	8.179	7.170	1.009
Riserva straordinaria	56.655	37.029	19.626
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/perdite portati a nuovo	1.604	1.387	217
Riserva OCI	(995)	(988)	(7)
TOTALE RISERVE	87.855	67.009	20.846

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.

L'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 30 aprile 2020, oltre all'approvazione del Bilancio 2019, ha accolto l'approccio prudenziale proposto dal Consiglio di Amministrazione al fine di sostenere la solidità patrimoniale e contenere gli impatti economico-finanziari derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19 e ha quindi deliberato la destinazione dell'utile dell'esercizio 2019 interamente a riserva.

La riserva legale, la riserva straordinaria e la riserva utili/perdite portati a nuovo risultano pertanto incrementate per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio precedente.

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:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2020	al 31.12.2019	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.309)	(1.300)	(9)
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	314	312	2
RISERVA OCI	(995)	(988)	(7)
di cui Terzi	0	0	0
di cui GRUPPO	(995)	(988)	(7)

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 30 settembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2020	al 31.12.2019	Variazione
TFR	3.991	4.088	(97)
Altri fondi relativi al personale	185	169	16
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.176	4.257	(81)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi in esame dal 31 dicembre 2019 al 30 settembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 30.09.2020
TFR	4.088	15	32	(152)	9	3.991
Altri fondi relativi al personale	169	16	0	0	0	185
TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.257	31	32	(152)	9	4.176

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 30 settembre 2020 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale della Capogruppo.

14. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 30 settembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.09.2020
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.558	47	0	2.605

15. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non 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 nel periodo in esame:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.09.2020
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI NON CORRENTE	9.524	1.551	0	(1.019)	10.056

Gli incrementi del periodo ammontano a complessivi 1,6 milioni di Euro, di cui 1,3 milioni Euro classificati nella voce accantonamenti del conto economico ed i residui 227 mila Euro tra gli oneri finanziari da attualizzazione. La diminuzione dell'accantonamento rispetto al periodo di confronto è dovuta alla periodica revisione della programmazione decennale degli interventi che ha comportato lo slittamento temporale di alcuni di essi.

Gli utilizzi del fondo ammontano a 3,8 milioni di Euro e sono esposti nel fondo di rinnovo infrastrutture corrente (nota 20).

Al 30 settembre 2020 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo (quota non corrente e quota corrente) ammonta a 11,3 milioni di Euro.

16. Fondi per rischi e oneri (non correnti)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dettagliata per il periodo chiuso al 30 settembre 2020 dei fondi per rischi ed oneri:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 30.09.2020
Fondo rischi per contenziosi in corso	978	5	0	983
Altri fondi rischi e oneri	412	18	(8)	422
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	1.390	(23)	(8)	1.405

Sia il fondo rischi per contenziosi sia gli altri fondi rischi e oneri non hanno subito movimentazioni significative nel periodo in esame. Per i dettagli si rimanda al Bilancio 2019.

Passività potenziali

In riferimento all'atto di notifica d'invito del Comune di Bologna, ricevuto il 10 febbraio 2020, ad una diversa classificazione catastale di alcuni immobili - rispetto a quanto convenuto con l'Amministrazione sin dal 2007 - con conseguente impatto sull'imposta IMU degli ultimi esercizi ed a seguito del quale nel Bilancio 2019 è stato iscritto un fondo rischi di 215 mila Euro, gli amministratori, tenuto conto degli argomenti di fatto e di diritto eccezionali condivisi con i propri consulenti fiscali, hanno ritenuto di qualificare la passività potenziale come possibile per un ulteriore ammontare stimato in Euro 288 mila e quindi di includere opportuna informativa in Nota.

In data 26 luglio 2016, in esito ad una verifica ispettiva generale avviata il 18 maggio 2016 sull'annualità 2013 della Capogruppo, l'Agenzia delle Entrate di Bologna ha redatto un P.V.C. portante un presunto disconoscimento della deducibilità IRES della perdita di 5 milioni di Euro derivante dall'escussione della garanzia fideiussoria rilasciata nel 2007 da AdB agli istituti di credito finanziatori di SEAF, Società di Gestione dell'Aeroporto di Forlì, società dichiarata fallita nel 2013.

Gli Amministratori, tenuto conto degli argomenti di fatto e di diritto che la Capogruppo ha formalizzato nelle apposite memorie argomentative all'Agenzia delle Entrate circa le ragioni economiche e quindi fiscali delle scelte operate, hanno ritenuto di qualificare la passività come possibile ed includere solo opportuna informativa in Nota.

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

17. Passività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti al 30 settembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2020	al 31.12.2019	Variazione
Mutui - parte non corrente	70.163	11.643	58.520
Passività finanziarie non correnti per leasing	1.112	1.437	(325)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	71.275	13.080	58.195

I mutui - parte non corrente sono costituiti dalle quote a medio - lungo termine dei finanziamenti sottoscritti dal Gruppo ed in essere a tale data.

La passività complessiva per mutui al 30 settembre 2020 ammonta a 73,2 milioni di Euro, di cui 70,2 milioni alla voce in esame, Mutui - parte non corrente e 3,1 milioni di Euro alla voce Mutui – parte corrente (nota 22).

L'incremento registrato nel periodo è dovuto alla finalizzazione di due operazioni di finanziamento attivate dalla Capogruppo per supportare il piano di sviluppo infrastrutturale e fronteggiare l'incremento della necessità di circolante per effetto dell'emergenza Covid-19. Entrambe le operazioni sono costituite da mutui assistiti dalle garanzie rilasciate da SACE nell'ambito del programma Garanzia Italia, hanno durata di 72 mesi, rate trimestrali a quota capitale costante con preammortamento di 2 anni (Unicredit) e 3 anni (Banca Intesa) e ammontano rispettivamente a 25 milioni di Euro con Unicredit ed a 33,9 milioni di Euro con Intesa Sanpaolo.

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 30 settembre 2020:

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

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

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

Con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento 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 30 settembre 2020 il Gruppo non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori in quanto contrattualmente non è previsto alcun obbligo di verifica a tale data e, in ogni caso, in quanto il Gruppo è adempiente rispetto agli impegni contrattuali in essere.

Relativamente all'eventuale mancato rispetto, a causa del peggioramento dei margini dovuti alla crisi in atto, dei covenant la cui verifica ha cadenza annuale e relativi al mutuo stipulato precedentemente alla pandemia Covid-19 con Banca Intesa, quest'ultima ha comunicato in data 31 agosto 2020 la sospensione degli stessi per gli esercizi 2020 e 2021. Relativamente al mutuo Unicredit finalizzato nel mese di luglio, i covenant annuali previsti contrattualmente si applicheranno a partire dal bilancio 2022.

La voce "passività finanziarie non correnti per leasing" per 1,1 milioni di Euro 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).

Il Gruppo 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.

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	31/12/2019	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/Riclassifiche	30/09/2020
Finanziamenti - quota corrente	3.059	(5.386)	5.000	389	3.062
Passività per leasing - quota corrente	521	(120)	16	235	652
Finanziamenti - quota non corrente	11.643	0	58.900	(380)	70.163
Passività per leasing - quota non corrente	1.437	0	21	(346)	1.112
Totale	16.660	(5.506)	63.937	(102)	74.989

18. Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debiti commerciali			
DEBITI COMMERCIALI	20.722	18.537	2.185

Al 30 settembre 2020 i debiti commerciali ammontano a 20,7 milioni di Euro, in aumento rispetto al 31 dicembre 2019 per effetto prevalentemente degli investimenti effettuati nel mese di settembre.

19. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 30 settembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debiti tributari correnti	782	3.598	(2.816)
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	3.172	4.708	(1.536)
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	17.228	17.669	(441)
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	4.026	5.137	(1.111)
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	25.208	31.112	(5.904)

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

i. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 30 settembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debiti per imposte dirette	15	2.620	(2.605)
Altri debiti tributari	767	978	(211)
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	782	3.598	(2.816)

I debiti per imposte dirette si sono sostanzialmente azzerati per effetto di:

- ✓ perdita fiscale stimata del periodo con conseguente rilevazione di crediti per imposte anticipate Ires;
- ✓ pagamento nel mese di giugno del saldo Ires dell'esercizio 2019;
- ✓ Decreto Legge 34/2020 (cd. Decreto Rilancio) che ha previsto l'esenzione dal pagamento del saldo Irap del 2019 (oltre alla prima rata, pari al 40%, dell'acconto dovuto sul 2020).

La voce altri debiti tributari è formata principalmente da debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo e da debiti per imposte locali.

ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti al 30 settembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	826	1.030	(204)
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	1.508	2.365	(857)
Debiti verso istituti di previdenza	838	1.313	(475)
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	3.172	4.708	(1.536)

I debiti verso il personale e istituti di previdenza evidenziano un significativo calo al 30 settembre 2020 dovuto al minor costo del personale come meglio illustrato nella relativa sezione (nota 24).

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

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

- 15,2 milioni di Euro (14,2 milioni al 31 dicembre 2019) 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 a quanto indicato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione ;
- 2 milioni di Euro (3,5 milioni al 31 dicembre 2019) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale. Il pagamento del canone, normalmente in scadenza il 31 luglio (conguaglio anno precedente e primo acconto dell'anno in corso) e 31 gennaio (secondo acconto anno in corso), è stato posticipato al 31 gennaio 2021 con commisurazione dell'importo all'effettivo traffico 2020, a seguito della misura disposta da Enac a favore della ripartenza del comparto.

iv. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri debiti correnti, ratei e risconti passivi al 30 settembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debiti per addizionale comunale e Iresa	2.597	4.036	(1.439)
Altri debiti correnti	883	1.018	(135)
Ratei e risconti passivi correnti	546	83	463
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	4.026	5.137	(1.111)

La voce principale è costituita dal debito per addizionale comunale e, dal 1° gennaio 2020 per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 30 settembre, per 2,6 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale comunale e per Iresa relativa ai crediti incassati dai vettori da versare agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 22). Il rilevante calo di questa voce è dovuto alla riduzione del fatturato aviation a seguito del crollo del traffico a causa dell'emergenza sanitaria.

La voce "altri debiti correnti" include i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi.

20. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (corrente)

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della movimentazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente per il periodo chiuso al 30 settembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.09.2020
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI CORRENTE	4.040	0	(3.845)	1.019	1.215

La voce riguarda la quota corrente del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali. Gli utilizzi del periodo attengono principalmente i lavori di riqualifica strutturale e funzionale di un tratto della pista di volo con chiusura dello scalo per alcuni giorni nel mese di settembre. A ciò si aggiunge il rifacimento di un tratto della copertura presso il terminal.

Gli accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture sono esposti alla nota 15 (parte non corrente) alla quale si rimanda per l'informativa complessiva sul fondo in oggetto.

21. Fondi per rischi e oneri (correnti)

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Passività finanziarie correnti per il periodo chiuso al 30 settembre 2020.

<i>In migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti	Altri incrementi	al 30.09.2020
Fondo arretrati lavoro dipendente				
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	18	5	0	23

La voce riguarda la stima della passività della controllata FFM relativa agli arretrati da lavoro dipendente legati al rinnovo del CCNL degli handlers.

22. Passività finanziarie correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Passività finanziarie correnti per il periodo chiuso al 30 settembre 2020 e relativo confronto al 31 dicembre 2019.

<i>In migliaia di euro</i>	al 30.09.2020	al 31.12.2019	Variazione
Mutui – parte corrente	3.062	3.059	3
Debiti per addizionale comunale e Iresa	814	2.565	(1.751)
Altri debiti finanziari correnti	122	28	94
Passività finanziarie correnti per leasing	652	521	131
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	4.650	6.173	(1.523)

Per il dettaglio delle voci Mutui - parte corrente si rimanda a quanto illustrato alla voce 17 Passività Finanziarie non correnti nella quale sono analiticamente esposti i finanziamenti sottoscritti dal Gruppo in essere al 30 settembre 2020 oltre alla loro movimentazione nell'esercizio.

I debiti per addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri e per Iresa si riferiscono alla quota incassata dai vettori e da riversare agli Enti creditori alle rispettive scadenze.

Infine, le passività finanziarie per leasing attengono alla quota corrente dei canoni dovuti per il diritto d'uso di beni di terzi iscritti nell'attivo immobilizzato in applicazione dell'IFRS 16.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Sono di seguito dettagliate le principali voci del conto economico al 30 settembre 2020, comparate con quelle rilevate al 30 settembre 2019 ricordando che le principali differenze tra i due periodi sono dovute, quasi esclusivamente, alla drastica contrazione del traffico e dei ricavi conseguente alla pandemia Covid-19 e d'altro lato, alle varie misure di contenimento dei costi che il Gruppo ha attuato per far fronte alla crisi.

RICAVI

23. Ricavi

Si riportano le tabelle di dettaglio dei ricavi per i periodi chiusi al 30 settembre 2020 e 2019, 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 53,8 milioni di Euro con una variazione negativa rispetto al 2019 di oltre 40 milioni di Euro.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	16.792	48.890	(32.098)
Ricavi per servizi non aeronautici	12.908	33.502	(20.594)
Ricavi per servizi di costruzione	23.517	11.315	12.202
Altri ricavi e proventi della gestione	569	763	(194)
TOTALE RICAVI	53.786	94.470	(40.684)

La riclassificazione dei ricavi del Gruppo secondo le famiglie di ricavi definite dall'IFRS 15, cioè ricavi derivanti da contratti con i clienti, è esposta nella seguente tabella:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Variazione
Diritti aeroportuali	13.982	43.467	(29.485)
Parcheggi	4.006	12.899	(8.893)
Ricavi per servizi di costruzione	23.517	11.315	12.202
Altri	4.971	9.578	(4.607)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	46.476	77.259	(30.783)

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per i periodi chiusi al 30 settembre 2020 e 2019.

Questa categoria di ricavi presenta la contrazione maggiore, pari al 65,7%, essendo la componente direttamente correlata al traffico (-70,4% traffico passeggeri).

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	244	503	(259)
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	414	979	(565)
Ricavi da diritti aeroportuali	18.475	58.245	(39.770)
Ricavi da corrispettivo PRM	1.411	4.629	(3.218)
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(5.982)	(19.568)	13.586
Servizi di handling	1.181	2.078	(897)
Altri ricavi aeronautici	1.049	2.024	(975)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	16.792	48.890	(32.098)

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	7.701	29.199	(21.498)
Diritti di approdo, decollo e sosta	7.087	16.400	(9.313)
Diritti per sicurezza passeggeri	2.513	9.409	(6.896)
Diritti per controllo bagagli stiva	826	2.671	(1.845)
Diritti di imbarco e sbarco merci	452	566	(114)
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	(104)	0	(104)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	18.475	58.245	(39.770)

i. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2020 e 2019. La forte contrazione (-61,5%) è guidata dai servizi direttamente collegati al traffico passeggeri (parcheggi -68,9%, Marconi Business Lounge -72,8%) ma è stata particolarmente rilevante anche nelle subconcessioni dei locali e delle aree (-58,9%) per effetto della chiusura della quasi totalità degli esercizi commerciali inizialmente decretata dal DPCM dell'11 marzo 2020 e, date ancora alcune chiusure perduranti, non ancora totalmente superata. A partire dal mese di maggio peraltro il nuovo schema contrattuale dei clienti retail prevede un azzeramento dei canoni fissi e la corresponsione della sola parte variabile legata al fatturato.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Variazione
Subconcessione locali e aree	6.135	14.925	(8.790)
Parcheggi	4.006	12.899	(8.893)
Altri ricavi commerciali	2.767	5.678	(2.911)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	12.908	33.502	(20.594)

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Variazione
Marconi Business Lounge	593	2.180	(1.587)
Pubblicità	797	1.303	(506)
Ricavi commerciali diversi	1.377	2.195	(818)
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	2.767	5.678	(2.911)

ii. Ricavi per i servizi di Costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dalla Società 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 23,5 milioni di Euro al 30 settembre 2020 contro 11,3 milioni di Euro al 30 settembre 2019 per i maggiori investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione per i dettagli dei quali si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

iii. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2020 e 2019. Questa categoria di ricavi presenta un decremento prevalentemente per le minori vendite di certificati di efficienza energetica.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	522	698	(176)
Contributi in conto esercizio	47	65	(18)
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	569	763	(194)

COSTI

24. Costi

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Variazione
Beni e materiali di consumo	555	369	186
Materiali di manutenzione	89	178	(89)
Carburanti e gasolio	354	1.043	(689)
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	998	1.590	(592)

Questa categoria evidenzia un risparmio complessivo di 0,6 milioni di Euro derivante da minori consumi di:

- liquido de-icing per la pista grazie all'assenza di eventi nevosi nel periodo in esame;
- cancelleria, stampati, carburanti auto ed aeromobili e pezzi di ricambio per la minore operatività dello scalo parzialmente compensato da maggiori costi per l'acquisto di liquido de-icing per aeromobili non presente nel 2019 in quanto precedentemente oggetto del contratto con l'handler che presta il servizio de-icing sullo scalo.

Di contro in aumento il costo dei beni di consumo legati all'emergenza Covid (DPI, pannelli per distanziamento sociale, segnaletica dedicata, ecc).

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi nei due periodi a confronto:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Variazione
Spese di manutenzione	3.093	3.513	(420)
Utenze	1.340	1.805	(465)
Pulizie e servizi assimilati	1.183	1.562	(379)
Prestazioni di terzi	3.117	4.759	(1.642)
Servizi MBL	87	247	(160)
Pubblicità, promozione e sviluppo	279	543	(264)
Assicurazioni	770	650	120
Prestazioni professionali e consulenze	933	1.234	(301)
Compensi e rimborsi organi statutari	417	447	(30)
Altri costi per servizi	47	232	(185)
TOTALE COSTI PER SERVIZI	11.266	14.992	(3.726)

Anche questa categoria di costi presenta una contrazione (-24,9%) principalmente dovuta all'emergenza Covid-19 che ha ridotto il costo di alcuni servizi correlati al traffico (PRM, MBL) e l'operatività del terminal con conseguenti risparmi sulle utenze, pulizie e manutenzioni ed ha consentito la rinegoziazione di alcuni contratti di servizio per tener conto delle minori necessità operative.

All'effetto Covid si è aggiunto il risparmio sull'attività di sgombero neve per l'assenza di nevicate e per temperature non particolarmente rigide del periodo invernale.

Di seguito un ulteriore dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	685	786	(101)
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	2.092	2.146	(54)
Spese di manutenzione beni di terzi	316	581	(265)
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	3.093	3.513	(420)

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Variazione
Sgombero neve	167	344	(177)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	165	452	(287)
Servizio assistenza PRM	405	1.317	(912)
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	242	217	25
Servizio di sicurezza	868	984	(116)
Altre prestazioni di terzi	1.270	1.445	(175)
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	3.117	4.759	(1.642)

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 il periodo chiuso al 30 settembre 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Variazione
Canoni di concessione	1.456	5.046	(3.590)
Canoni di noleggio	92	123	(31)
Affitti passivi	21	130	(109)
Canoni elaborazione dati	1.178	1.230	(52)
Altri costi per godimento beni di terzi	3	(30)	33
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	2.750	6.499	(3.749)

Anche questa categoria di costi registra un calo significativo (-57,7%) dovuto principalmente ai minori volumi di traffico in base ai quali sono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per il periodo chiuso al 30 settembre 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Variazione
Oneri tributari	847	993	(146)
Contributo servizio antincendio	1.062	1.085	(23)
Minusvalenze patrimoniali	17	0	17
Altri oneri e spese di gestione	311	348	(37)
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2.237	2.426	(189)

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Variazione
Salari e stipendi	10.348	15.107	(4.759)
Oneri sociali	3.215	4.258	(1.043)
Trattamento fine rapporto	957	1.084	(127)
Trattamento di quiescenza e simili	145	146	(1)
Altri costi del personale	610	1.363	(753)
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	15.275	21.958	(6.683)

La contrazione del costo del personale (-30,4%) deriva da un lato dal calo dell'organico (-47 risorse medie nel 2020 rispetto al 2019; -81 risorse al 30 settembre 2020 rispetto al 30 settembre 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 causata dall'emergenza Covid-19.

In particolare con decorrenza dal 21 marzo 2020 la Capogruppo e dal mese di aprile la controllata FFM hanno attivato la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per tutti i dipendenti, con il mantenimento dei servizi minimi essenziali lato operativo e con una significativa riduzione delle attività degli altri dipendenti.

Nel mese di giugno, a seguito della ripresa dell'operatività sullo scalo da parte dei vettori, è stato parzialmente ridotto l'utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per i settori operativi. A ciò si aggiunge che, in conseguenza dell'andamento negativo dell'anno in corso è stata azzerata la voce di costo legata ai premi di risultato dei dipendenti.

Gli altri costi del personale sono suddivisi come segue:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Variazione
Mensa dipendenti	270	483	(213)
Spese per aggiornamento e formazione del personale	52	244	(192)
Spese missioni dipendenti	39	194	(155)
Altri accantonamenti a fondi del personale	16	57	(41)
Spese varie per il personale	233	385	(152)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	610	1.363	(753)

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

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	400	436	(36)
Operai	90	101	(11)
TOTALE PERSONALE	499	546	(47)

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	al 30.09.2020	al 30.09.2019	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	379	444	(65)
Operai	83	99	(16)
TOTALE PERSONALE	471	552	(81)

25. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i periodi chiusi al 30 settembre 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Variazione
Ammortamenti/svalutazioni Diritti di concessione	4.962	4.643	319
Ammortamenti/svalutazioni altre attività immateriali	979	904	75
Ammortamento attività materiali	1.894	2.060	(166)
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	7.835	7.607	228

La voce in esame è costituita da 7,8 milioni di Euro di ammortamenti ed include 383 mila Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del principio IFRS 16 (434 mila al 30 settembre 2019).

26. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	260	516	(256)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	1.323	1.795	(472)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	29	306	(277)
TOTALE ACCANTONAMENTI	1.612	2.617	(1.005)

Anche questa categoria di costi evidenzia una contrazione, la maggiore delle quali si riferisce all'accantonamento al fondo rinnovo delle infrastrutture aeroportuali che rappresenta la quota di competenza del periodo per le spese di ripristino e sostituzione delle infrastrutture aeroportuali da restituire ad Enac al termine della concessione in stato di efficienza e piena operatività. Il minore accantonamento è conseguente alla revisione del piano decennale degli interventi di ripristino e sostituzione con slittamento temporale di alcuni lavori air side.

27. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Variazione
Proventi da titoli	18	10	8
Proventi finanziari diversi dai precedenti	87	78	9
Proventi da attualizzazione fondi	18	0	18
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	123	88	44
Interessi passivi e oneri bancari	(373)	(331)	(42)
Oneri da attualizzazione fondi	(252)	(648)	396
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(6)	(21)	15
Altri oneri finanziari	(43)	(7)	(36)
TOTALE ONERI FINANZIARI	(674)	(1.007)	(76)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(551)	(919)	(32)

In miglioramento il saldo della gestione finanziaria per effetto della crescita dei proventi finanziari e, soprattutto, la diminuzione degli interessi passivi da attualizzazione dei fondi.

28. Imposte dell'esercizio

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Variazione
Imposte correnti, differite e anticipate	(3.056)	7.184	(10.240)
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(3.056)	7.184	(10.240)
% imposte sul risultato ante imposte	n.s.	28,64%	n.s.

Le imposte sul reddito sono una componente positiva di conto economico per 3,1 milioni di Euro contro un costo di 7,2 milioni di Euro al 30 settembre 2019 principalmente per la perdita fiscale Ires riportabile agli esercizi successivi con conseguente iscrizione di imposte anticipate per 2,9 milioni di Euro.

29. 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 il Gruppo in quanto crediti, debiti, ricavi e costi verso parti correlate 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 dal Gruppo con il socio Camera di Commercio di Bologna, in quanto non sussistono operazioni significative con tale socio.

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

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Tag Bologna Srl, dal lato attivo, riguardano prevalentemente la subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all'assistenza al traffico di Aviazione Generale, la fornitura di alcuni servizi di management & staffing oltre al distacco di personale per complessivi 67 mila Euro.

I contratti passivi di AdB nei confronti della controllata attengono prevalentemente al contributo in conto esercizio per la copertura dei costi relativi alla gestione e manutenzione delle infrastrutture del terminal Aviazione Generale finalizzate all'imbarco e sbarco dei passeggeri, a fronte del vantaggio patrimoniale derivante in capo ad AdB per via dell'inclusione di tali costi nella base di calcolo dei diritti di imbarco dei passeggeri. Nel complesso i costi dei primi nove mesi verso la controllata ammontano a 133 mila Euro.

Tra i rapporti non commerciali verso Tag si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato nel gennaio 2018 per gli esercizi 2018-2020;
- la lettera di patronage impegnativa rilasciata dalla Capogruppo in favore del Monte dei Paschi di Siena in relazione al finanziamento a lungo termine concesso dalla stessa banca a Tag. Al 30 settembre 2020 la quota di mutuo garantito, pari alla quota capitale residua, ammonta a 2,9 milioni di Euro.

Nel periodo in esame, i rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Fast Freight Marconi S.p.A. si sostanziano nella fornitura da parte di AdB dei seguenti servizi:

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

Nel complesso i ricavi del periodo verso la controllata ammontano a 263 mila Euro.

Tra i rapporti non commerciali verso FFM, si evidenzia il contratto di consolidato fiscale rinnovato nel gennaio 2018 per gli esercizi 2018-2020.

Tipologia e gestione degli altri rischi

Con riferimento alle informazioni relative alla tipologia e modalità di gestione dei rischi finanziari richiesti dall'art.2428, c.2, n.6 bis si rimanda all'apposito capitolo della Relazione sulla Gestione così come per il commento agli altri rischi cui il Gruppo è soggetto.

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

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

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Enrico Postacchini)

Bologna, 13 novembre 2020

Allegato 1

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

Resoconto Intermedio di Gestione al 30 Settembre 2020

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

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



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT