

Resoconto Intermedio sulla Gestione al 30 Settembre 2019

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





Resoconto Intermedio sulla Gestione
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
al 30 settembre 2019

SOMMARIO

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	4
Consiglio di Amministrazione	5
Collegio Sindacale	6
Società di revisione	6
Relazione sulla Gestione al 30 Settembre 2019	7
Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 2019	35
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	36
• Conto Economico consolidato	37
• Conto Economico Complessivo consolidato	38
• Rendiconto finanziario consolidato	39
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	40
Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 2019	41
Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	72

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

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Sulla base delle risultanze del Libro Soci e delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art.120 del D.Lgs.58/98, gli azionisti della Società Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa con partecipazione superiore al 5% alla data del 30 settembre 2019 sono:

DICHIARANTE	% Possesso
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	37,53%
ATLANTIA S.P.A. (EDIZIONE S.R.L.)	29,38%
F2I FONDI ITALIANI PER LE INFRASTRUTTURE SGR SPA	9,99%

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

- Le quote del 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, 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, a cui - alla data di pubblicazione del Patto Parasociale - risultano conferite le azioni corrispondenti alle seguenti percentuali di capitale sociale:

SOCI PUBBLICI	% Capitale Sociale con Sindacato di Voto
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	37,53%
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)
Gennarino Tozzi	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.

(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 2019

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 GLI OBIETTIVI STRATEGICI	13
1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO.....	14
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	15
2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION</i>	15
2.1.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO</i>	15
2.1.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	17
2.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i>	18
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	18
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE.....	20
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	20
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	22
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	24
3.4 INDICI.....	25
3.5 GLI INVESTIMENTI.....	25
3.6 IL PERSONALE	26
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	27
4.1 LA QUALITÀ.....	27
5 IL QUADRO NORMATIVO E IL CONTENZIOSO	28
5.1 CONTINUITA' DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA	28
5.2 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023	28
6 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	29
7 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE	32
8 GARANZIE PRESTATE	32
9 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE ..	33

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 2019, 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.

Di seguito si espone la struttura del Gruppo al 30 settembre 2019 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;
- 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).

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'informazione 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 5.200 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. 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 42 punti vendita; le aree destinate ai duty free 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 18 marchi specializzati, che garantiscono la presenza di 484 veicoli a disposizione dello scalo.

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 espresso 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 sono relativi a uffici, magazzini, locali per servizi tecnici, hangar e circa 20.000 metri quadrati sono 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

La contrazione degli scambi internazionali e l'attenuazione della crescita mondiale sono proseguiti nel corso del secondo trimestre del 2019. Sulle prospettive dell'economia mondiale, continuano a pesare significativamente i rischi associati alle tensioni commerciali, al rallentamento dell'economia cinese e all'incertezza sui tempi e le modalità di uscita del Regno Unito dall'Unione europea (Brexit).

La flessione del commercio mondiale in corso dall'autunno del 2018 è proseguita nel secondo trimestre del 2019 (-0,8%) per effetto della complessiva diminuzione delle importazioni dei paesi avanzati ed in particolare del Regno Unito solo parzialmente compensata dal modesto recupero delle importazioni delle economie emergenti.

Nelle principali economie avanzate l'inflazione rimane debole e le aspettative di lungo termine si mantengono su livelli bassi negli Stati Uniti, in Giappone e nell'area dell'euro.

Il Fondo monetario internazionale (FMI) ha recentemente rivisto al ribasso (rispetto a luglio) le stime di crescita del PIL mondiale nel biennio 2019-2020 con stime di crescita pari al +3,0% per il 2019 e al +3,4% per il 2020, riflettendo l'impatto delle maggiori tensioni commerciali, solo in parte compensato da quello delle misure di stimolo alla domanda messe in atto dai principali paesi.

Nel corso del terzo trimestre nuovi episodi di tensione in Medio Oriente sono culminati a metà settembre in un attacco agli impianti petroliferi in Arabia Saudita, provocando una temporanea riduzione della capacità produttiva globale. L'effetto immediato di rialzo del prezzo del greggio è stato riassorbito in tempi brevi grazie alle rassicurazioni delle autorità saudite circa la stabilità dell'offerta, oltre che alla pubblicazione di dati sulle scorte di petrolio USA migliori delle aspettative.

La crescita dell'area Euro si è indebolita nel secondo trimestre del 2019 (PIL a +0,2% sul periodo precedente) e, in base agli indicatori congiunturali più recenti, sembrerebbe aver confermato tale trend anche nel corso del terzo trimestre, influenzato in particolare dalla debolezza del settore manifatturiero tedesco. A fronte di un quadro macroeconomico complessivamente debole e di un'inflazione che rimane su valori contenuti, la BCE ha approvato con largo consenso un pacchetto di misure espansive.

In Italia, sulla base delle informazioni disponibili, il PIL sarebbe rimasto pressoché stazionario nel terzo trimestre, ancora frenato dalla debolezza nel settore manifatturiero, che risente dei legami produttivi e commerciali tra la nostra economia e quella tedesca (*Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, Ottobre 2019*).

In tale contesto macroeconomico, nei primi nove mesi del 2019 il traffico passeggeri mondiale è cresciuto moderatamente (4,5%) in linea con i segnali di incertezza relativi allo scenario economico globale. Il traffico merci mondiale ha fatto registrare una contrazione del 3,5%, in linea con la variazione registrata durante il primo semestre dell'anno.

In Europa il traffico passeggeri è cresciuto del 5,1% al di sopra della media mondiale, facendo registrare però in settembre la crescita più bassa del 2019 (+2,9%), per effetto del rallentamento dell'economia, di scioperi e di situazioni di difficoltà per alcuni vettori. Il traffico merci europeo ha fatto registrare una diminuzione dei volumi (-2,2% rispetto allo stesso periodo del 2018), riflettendo i segnali di incertezza relativi al clima geopolitico mondiale e continentale (*Air Passenger Market Analysis e Air Freight Market Analysis, Settembre 2019*). Il mercato italiano nello stesso periodo, ha fatto registrare una crescita del traffico passeggeri del 4,3% (*Fonte: Assaeroporti, Settembre 2019*). L'Aeroporto di Bologna ha evidenziato, nei primi nove mesi del 2019, una crescita dell'11,4%.

1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI

Nel 2019 il Gruppo continua ad operare per dare esecuzione agli obiettivi della strategia posta alla base dello sviluppo di tutte le attività. Le principali direttrici strategiche sono così declinate:

“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 corporation”

Il Gruppo punta a migliorare l'efficienza e l'efficacia dei propri processi e della propria struttura interna, attraverso progetti che vedono un sempre maggiore coinvolgimento delle parti interessate e finalizzati al miglioramento delle performance aziendali.

1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO

Il 14 Luglio 2015 hanno avuto avvio le negoziazioni del titolo AdB sul mercato telematico azionario MTA, Segmento Star della Borsa di Milano.

Si riportano di seguito:

- l'andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2019 fino al 30 settembre 2019;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 30 settembre 2019 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 12,30 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 444,3 milioni di Euro.

Andamento titolo AdB (01/01/2019-30/09/2019)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2019-30/09/2019)



2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

I primi nove mesi del 2019 sono stati contraddistinti da un'importante crescita del traffico sullo scalo di Bologna. Tra gennaio e settembre si è registrato un totale di 7.175.435 **passengeri**, compresi i transiti e l'Aviazione Generale, in crescita dell'11,4% rispetto allo stesso periodo del 2018. Crescono anche i **movimenti** (58.844, +9,2%) ed il **tonnellaggio** (3.864.679, +9,5%). Escludendo l'impatto della chiusura della pista avvenuta nel settembre 2018, quando per quattro giorni e 6 ore si lavorò al rifacimento di parte della pista di volo, si stima che l'incremento di passeggeri nel periodo gennaio-settembre sarebbe stato intorno al 9%. A questo andamento positivo hanno contribuito l'introduzione di nuove destinazioni ed il potenziamento di rotte già esistenti. Rimane sostanzialmente stabile il *load factor* medio (81,9% nei primi 9 mesi del 2019 e 81,8% nello stesso periodo del 2018) per effetto di un incremento dei passeggeri in linea con l'aumento dei posti offerti.

Relativamente al **traffico merci**, nei primi nove mesi del 2019 si registra un traffico cargo pari a 36.336.775 Kg, in calo del 6,4% rispetto al 2018. Tale riduzione è determinata da un generale rallentamento del segmento cargo per effetto delle tensioni commerciali a livello internazionale, che si ripercuotono anche sullo scalo di Bologna.

	Gennaio – Settembre 2019	Gennaio – Settembre 2018	Var %
Passeggeri	7.175.435	6.441.857	11,4%
Movimenti	58.844	53.891	9,2%
Tonnellaggio	3.864.679	3.529.177	9,5%
Merce	36.336.775	38.804.463	-6,4%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

La crescita dei volumi di traffico è da ricondurre allo sviluppo sia del traffico di linea sia del traffico *low cost*. Il traffico di **linea** chiude i primi nove mesi del 2019 con un aumento del volume di passeggeri pari al 6,1%, grazie all'introduzione di nuovi voli e al potenziamento delle frequenze verso alcuni *hub* da parte delle principali compagnie aeree internazionali. In particolare, tra gennaio e settembre del 2019 sono stati introdotti i seguenti nuovi collegamenti:

- per Helsinki, operato da Finnair a partire da aprile 2019 con 3 frequenze settimanali;
- per Philadelphia, operato da American Airlines, con 4 frequenze settimanali tra giugno e settembre 2019;
- per Nis, operato da Air Serbia a partire da luglio 2019 con 2 frequenze settimanali,
- per Tirana, operato da Air Albania a partire da settembre 2019 con 4 frequenze settimanali.

Inoltre, tra gli aumenti di frequenza, si evidenzia l'effetto positivo sui primi nove mesi dell'introduzione del quinto volo giornaliero per Francoforte, operato da Lufthansa, e del quarto volo giornaliero per Amsterdam, operato da KLM. A giugno 2019 è stata inoltre introdotta la terza frequenza giornaliera per Istanbul (Turkish Airlines) e Tblisi (Georgian Airlines).

Prosegue poi il costante investimento sullo scalo emiliano da parte dei principali vettori **low cost**, in particolare attraverso il potenziamento delle operazioni da parte di Ryanair e di Wizzair. Oltre all'introduzione di nuovi collegamenti per Amman, Kaunas e Londra Luton durante la Winter 2018/2019,

all'inizio della Summer 2019 Ryanair ha introdotto nuovi voli per Corfù, Crotone e Podgorica, ciascuno con 2 frequenze settimanali, oltre che per Marsiglia, con 3 frequenze settimanali. Si evidenzia inoltre l'effetto positivo dei nuovi collegamenti introdotti tra fine 2018 ed inizio 2019 per Stoccarda e Vienna da Lauda Motion. Anche gli incrementi della frequenza per Londra Stansted (Ryanair), Bucharest OTP (Wizzair), Düsseldorf (Eurowings) e Barcellona (Vueling) hanno contribuito alla crescita dei volumi di traffico. Nei primi nove mesi del 2019 la crescita della componente low cost è pari al 15,5%.

Risulta, infine, in aumento anche il traffico del segmento charter (+7,9% rispetto allo stesso periodo del 2018) grazie alla ripresa dei voli per l'Egitto. Rimane comunque marginale l'apporto di questo segmento al traffico complessivo dello scalo.

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Settembre 2019	% sul totale	Gennaio - Settembre 2018	% sul totale	Var %
Linea	2.918.751	40,7%	2.751.849	42,7%	6,1%
Low cost	4.133.751	57,6%	3.580.196	55,6%	15,5%
Charter	103.847	1,4%	96.215	1,5%	7,9%
Transiti	12.307	0,2%	7.906	0,1%	55,7%
Totale Aviazione Commerciale	7.168.656	99,9%	6.436.166	99,9%	11,4%
Aviazione Generale	6.779	0,1%	5.691	0,1%	19,1%
Totale complessivo	7.175.435	100,0%	6.441.857	100,0%	11,4%

Si afferma ulteriormente la vocazione internazionale dello scalo di Bologna: i passeggeri sui voli internazionali infatti rappresentano nei primi nove mesi del 2019 il 79,1% del totale (76,7% nello stesso periodo del 2018).

Per quanto concerne le tratte operate, Catania risulta essere la destinazione principale per volume di traffico passeggeri, seguita da Barcellona, che registra una significativa crescita rispetto al 2018, Francoforte, Londra Heathrow e Parigi Charles De Gaulle.

Le principali destinazioni servite confermano la solidità del mix di traffico poichè rappresentano allo stesso tempo *hub* di compagnie aeree tradizionali e destinazioni *point to point* dei vettori *low cost*.

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio- Settembre 2019	Gennaio- Settembre 2018	Var %
Catania	305.237	293.313	4,1%
Barcellona	296.094	255.775	15,8%
Francoforte	244.194	226.171	8,0%
Londra – Heathrow	237.392	226.345	4,9%
Parigi - Charles De Gaulle	227.961	219.604	3,8%
Madrid	226.359	209.257	8,2%
Roma Fiumicino	219.367	223.640	-1,9%
Londra – Stansted	203.373	164.103	23,9%
Palermo	202.517	216.249	-6,4%
Amsterdam	170.662	171.326	-0,4%

Traffico passeggeri inclusi transiti

Traffico Merci

(in KG)	Gennaio- Settembre 2019	Gennaio- Settembre 2018	Var %
Merce via aerea di cui	28.346.057	29.661.546	-4,4%
Merce	28.323.925	29.619.387	-4,4%
Posta	22.132	42.159	-47,5%
Merce via superficie	7.990.718	9.142.917	-12,6%
Totale	36.336.775	38.804.463	-6,4%

Nel periodo gennaio-settembre 2019 sono stati movimentati 36.336.775 Kg di merce, in calo del 6,4% rispetto allo stesso periodo del 2018 per effetto, prevalentemente, della riduzione della merce trasportata via superficie.

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Var. ass.	Var. %
Ricavi da Passeggeri	45.908	40.186	5.722	14,2%
Ricavi da Vettori	19.547	16.935	2.612	15,4%
Ricavi da Operatori aeroportuali	2.757	2.731	26	1,0%
Incentivi al traffico	(19.568)	(17.550)	(2.018)	11,5%
Ricavi per Servizi di Costruzione	9.881	7.681	2.200	28,6%
Altri Ricavi	1.127	1.051	76	7,2%
Totale Ricavi SBU AVIATION	59.652	51.034	8.618	16,9%

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 – dispongono che le modifiche apportate al sistema o all'ammontare dei diritti aeroportuali siano effettuate con il consenso del gestore aeroportuale da un lato e degli utenti dell'aeroporto dall'altro.

In generale, l'incremento dei ricavi aviation del periodo gennaio-settembre 2019 rispetto all'analogo periodo del 2018 è dovuto all'effetto combinato di diversi fattori tra cui l'aumento dei principali *driver* di traffico e dei ricavi per servizi di costruzione.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* registrano un incremento del 16,9% sul 2018. In particolare per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+14,2%): i ricavi da passeggeri crescono in misura superiore all'aumento del traffico passeggeri (+11,4%) per effetto dell'aggiornamento tariffario in vigore dal 1 gennaio 2019 che ha visto un aumento delle tariffe legate a questa categoria di ricavi;

- Ricavi da Vettori (+15,4%): anche i ricavi da Vettori aumentano in misura superiore al tonnellaggio totale grazie all'incremento delle relative tariffe;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali: tali ricavi sono sostanzialmente in linea con l'anno precedente (+1,0%);
- Incentivi: l'incremento degli incentivi rispetto al 2018 (+11,5%) è legato alla crescita del traffico incentivato;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: la crescita (28,6%) è da collegare ai maggiori investimenti rispetto all'analogo periodo dello scorso anno;
- Altri Ricavi: la crescita (+7,2%) è dovuta ad un provento non ricorrente derivante dalla consuntivazione finale di un progetto finanziato, svolto dalla controllata FFM.

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 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Var. ass.	Var. %
Retail e Advertising	11.677	10.682	995	9,3%
Parcheggi	12.899	12.234	665	5,4%
Real Estate	1.831	1.791	40	2,2%
Servizi ai passeggeri	4.731	4.211	520	12,3%
Ricavi per Servizi di Costruzione	1.434	1.312	122	9,3%
Altri Ricavi	2.246	1.919	327	17,0%
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	34.818	32.149	2.669	8,3%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un incremento pari all'8,3% ed evidenzia una crescita in tutte le voci di ricavo.

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

Retail e Advertising

La crescita dei ricavi (+9,3%) è dovuta sia al segmento retail che al segmento advertising.

Il retail cresce per il buon andamento sia del Duty Free, la cui struttura contrattuale beneficia dell'incremento del traffico e dei canoni contrattuali, che degli altri segmenti (Food&Beverage e brand retail) grazie all'intercettazione di un maggior numero di passeggeri in partenza dallo scalo.

I risultati positivi dell'advertising sono determinati principalmente dalle buone performance sia del subconcessionario che da alcuni nuovi contratti gestiti direttamente da AdB, oltre che dalla componente dei ricavi legata ai Fuelers.

Parcheggi

Nel periodo gennaio-settembre del 2019 i ricavi da parcheggi ed accessi viari hanno registrato una crescita del 5,4% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, più contenuta rispetto alla significativa crescita del traffico che si è potuta intercettare solo parzialmente con l'offerta di posti auto dello scalo.

Real Estate

I ricavi real estate fanno registrare un incremento del 2,2% grazie alla rinegoziazione di alcuni contratti avvenuta a fine 2018.

Servizi ai passeggeri

Nel periodo gennaio-settembre i servizi ai passeggeri vedono un aumento del 12,3% rispetto al 2018 dovuto prevalentemente ai servizi *premium (lounge e servizi accessori)* e agli autonoleggi, di cui si espone di seguito l'andamento.

Servizi premium

Si conferma il trend in aumento di questo business legato alla crescita dei passeggeri che si riflette in un incremento degli ingressi alla *lounge* gestiti direttamente e di quelli gestiti attraverso canali specializzati per le lounge aeroportuali.

Subconcessione autonoleggiatori

I ricavi car rental beneficiano dell'effetto positivo derivante dall'incremento delle superfici in subconcessione ad alcuni operatori e dalla crescita delle royalties.

Ricavi per Servizi di Costruzione

La crescita di questa voce di ricavo (+9,3%) è dovuta ai maggiori investimenti relativi alla business unit non aviation rispetto all'analogo periodo dello scorso anno.

Altri ricavi: la crescita degli altri ricavi (+17,0%) deriva principalmente da maggiori interventi di service per manutenzioni straordinarie sui mezzi degli handler.

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 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al al 30.09.2018	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	48.890	42.596	6.294	14,8%
Ricavi per servizi non aeronautici	33.502	30.795	2.707	8,8%
Ricavi per servizi di costruzione	11.315	8.993	2.322	25,8%
Altri ricavi e proventi della gestione	763	799	(36)	-4,5%
RICAVI	94.470	83.183	11.287	13,6%
Materiali di consumo e merci	(1.590)	(1.532)	(58)	3,8%
Costi per servizi	(14.992)	(15.084)	92	-0,6%
Costi per servizi di costruzione	(10.776)	(8.565)	(2.211)	25,8%
Canoni, noleggi e altri costi	(6.499)	(6.072)	(427)	7,0%
Oneri diversi di gestione	(2.426)	(2.451)	25	-1,0%
Costo del personale	(21.958)	(20.172)	(1.786)	8,9%
COSTI	(58.241)	(53.876)	(4.365)	8,1%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	36.229	29.307	6.922	23,6%
Ammortamento diritti di concessione	(4.643)	(4.320)	(323)	7,5%
Ammortamento altre attività immateriali	(904)	(704)	(200)	28,4%
Ammortamento attività materiali	(2.060)	(1.624)	(436)	26,8%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(7.607)	(6.648)	(959)	14,4%
Accantonamento rischi su crediti	(516)	(57)	(459)	805,3%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(1.795)	(2.000)	205	-10,3%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(306)	(233)	(73)	31,3%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(2.617)	(2.290)	(327)	14,3%
TOTALE COSTI	(68.465)	(62.814)	(5.651)	9,0%
RISULTATO OPERATIVO	26.005	20.369	5.636	27,7%
Proventi finanziari	88	576	(488)	-84,7%
Oneri finanziari	(1.007)	(453)	(554)	122,3%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	25.086	20.492	4.594	22,4%
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(7.184)	(5.882)	(1.302)	22,1%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	17.902	14.610	3.292	22,5%
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	156	(156)	n.s.
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	17.902	14.454	3.448	23,9%

I primi nove mesi del 2019 si chiudono con un **utile consolidato**, di intera pertinenza del Gruppo, di **17,9 milioni di Euro**, in crescita del 23,9% rispetto a **14,5 milioni di Euro** dei primi nove mesi del 2018.

Il risultato è stato prevalentemente guidato dall'incremento di traffico, alla cui crescita ha contribuito la chiusura temporanea per lavori della pista di volo nel settembre 2018 e dalla dinamica positiva che lo stesso ha generato su tutte le principali componenti del business.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 13,6% rispetto al 2018 ed in particolare:

- i **ricavi per servizi aeronautici** crescono del 14,8% principalmente per l'aumento del traffico e per l'aggiornamento tariffario;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** aumentano dell'8,8% per il buon andamento di tutte le componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** si incrementano del 25,8% per maggiori investimenti in particolare nel settore aviation;
- altri **ricavi e proventi della gestione**: il calo del 4,5% rispetto al 2018 è dovuto a minori vendite di certificati di efficienza energetica.

I **costi** del periodo si incrementano complessivamente dell'8,1% sullo stesso periodo del 2018.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** risultano in leggero aumento rispetto al 2018 (+3,8%) per effetto di maggiori acquisti di beni di consumo, solo in parte compensati dai minori consumi di liquido de-icing, grazie ad una stagione invernale più mite rispetto al 2018;
- ✓ i **costi per servizi** sono sostanzialmente in linea rispetto al 2018 (-0,6%) per effetto di minori costi per interventi di manutenzione, per lo sgombero neve e per consulenze e prestazioni professionali che vengono bilanciati da maggiori costi per utenze e assicurazioni;
- ✓ i **costi per servizi di costruzione** crescono del 25,8% per maggiori investimenti;
- ✓ la crescita del 7,0% sul 2018 della voce **canoni, noleggi e altri costi** è dovuta principalmente alla crescita dei volumi di traffico in base ai quali vengono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza. Su questa categoria di costi ha influito, con segno opposto, anche il nuovo principio contabile IFRS16, in vigore dal 1° gennaio 2019, in virtù del quale i contratti che contengono un diritto d'uso di un bene non impattano più il Conto Economico nei costi per canoni, ma negli ammortamenti e oneri finanziari; l'impatto dell'applicazione dell'IFRS 16 sul periodo gennaio-settembre è di minori costi per canoni di leasing per 448 mila Euro;
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** sono sostanzialmente in linea con l'anno precedente (-1,0%).

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

Complessivamente il periodo gennaio-settembre 2019 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA)** di 36,2 milioni di Euro, circa 6,9 milioni di Euro superiore (+23,6%) rispetto all'analogo periodo del 2018.

Passando ai **costi di struttura**, si rileva l'aumento:

- ✓ degli ammortamenti (14,4%) in coerenza con l'avanzamento del piano ammortamenti ed i nuovi investimenti del Gruppo oltre che per la nuova rilevazione degli ammortamenti del diritto d'uso dei beni in leasing ai sensi dell'IFRS 16 (434 mila Euro);
- ✓ degli accantonamenti (14,3%) per maggiori accantonamenti, principalmente, al fondo svalutazione crediti.

L'aumento dei ricavi del 13,6% a fronte di una più contenuta crescita dei costi complessivi (9%) porta il **Risultato Operativo (EBIT)** del periodo a 26 milioni di Euro a fronte dei 20,4 milioni di Euro dei primi nove mesi del 2018 evidenziando una crescita del 27,7%.

La **gestione finanziaria** chiude con un saldo negativo di 0,9 milioni di Euro contro un saldo positivo di 0,1 milioni dei primi nove mesi del 2018 a causa principalmente dell'andamento dei tassi di interesse che ha determinato oneri da attualizzazione dei fondi per 0,6 milioni di Euro contro proventi da attualizzazione di 0,4 milioni del periodo di confronto.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** al 30 settembre 2019 si attesta a 25,1 milioni di Euro contro 20,5 milioni del periodo di confronto, evidenziando una crescita del 22,4%.

Le **imposte sul reddito**, pari a 7,2 milioni di Euro contro 5,9 milioni dei primi nove mesi del 2018, aumentano sostanzialmente per effetto della crescita del risultato ante imposte.

Infine, il **risultato netto del periodo** interamente di **competenza del Gruppo**, si attesta a 17,9 milioni di Euro contro 14,5 milioni del periodo di confronto (+23,9%).

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

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	48.890	42.596	6.294	14,8%
Ricavi per servizi non aeronautici	33.502	30.795	2.707	8,8%
Altri ricavi e proventi della gestione	763	799	(36)	-4,5%
RICAVI RETTIFICATI	83.155	74.190	8.965	12,1%
Materiali di consumo e merci	(1.590)	(1.532)	(58)	3,8%
Costi per servizi	(14.992)	(15.084)	92	-0,6%
Canoni, noleggi e altri costi	(6.499)	(6.072)	(427)	7,0%
Oneri diversi di gestione	(2.426)	(2.451)	25	-1,0%
Costo del personale	(21.958)	(20.172)	(1.786)	8,9%
COSTI RETTIFICATI	(47.465)	(45.311)	(2.154)	4,8%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	35.690	28.879	6.811	23,6%
Ricavi per servizi di costruzione	11.315	8.993	2.322	25,8%
Costi per servizi di costruzione	(10.776)	(8.565)	(2.211)	25,8%
Margine Servizi di Costruzione	539	428	111	25,9%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	36.229	29.307	6.922	23,6%

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:

<i>in migliaia di Euro</i>	al 30.09.2019	al 30.09.2018	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	35.764	28.967	6.797
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	21.606	22.456	(850)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività di investimento	6.890	10.085	(3.195)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività di finanziamento	(19.644)	(17.200)	(2.444)
Variazione finale di cassa	8.852	15.341	(6.489)
Disponibilità liquide inizio periodo	15.762	16.209	(447)
Variazione finale di cassa	8.852	15.341	(6.489)
Disponibilità liquide fine periodo	24.614	31.550	(6.936)

Il **flusso di cassa netto generato dalle attività operative** è stato pari a 21,6 milioni di Euro, in leggero calo rispetto all'analogo periodo del 2018 (-850 mila Euro) nonostante l'aumento di 6,8 milioni di Euro del flusso di cassa della gestione caratteristica.

Prima delle variazioni del circolante, infatti, il **flusso di cassa delle attività operative** ha generato risorse finanziarie per 35,8 milioni di Euro contro 29 milioni dei primi nove mesi 2018, assorbite principalmente da:

- ✓ 6,7 milioni dall'aumento dei crediti commerciali e delle altre attività contro 3 milioni di crescita nei primi nove mesi del 2018;
- ✓ 3,4 milioni dal pagamento delle imposte (2,7 milioni nel periodo di confronto);

- ✓ 2,4 milioni dalla diminuzione dei debiti e delle altre passività rispetto ad un flusso di cassa positivo di 3,9 milioni dei primi nove mesi del 2018.

L'assorbimento di risorse generato dagli **investimenti in infrastrutture** è stato di **10,5** milioni di Euro (10,9 milioni nel periodo di confronto) controbilanciato dal **flusso di cassa positivo** derivante dall'incasso di impieghi temporanei di liquidità per 17,4 milioni di Euro, determinando un **flusso di cassa dalle attività di investimento** positivo di 6,9 milioni di Euro contro i 10 milioni dei primi nove mesi del 2018 nei quali il disinvestimento di strumenti finanziari ammontava a 20,5 milioni di Euro.

Infine, il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è stato negativo per 19,6 milioni di Euro (17,2 milioni al 30 settembre 2018) per effetto principalmente del pagamento dei dividendi a valere sul risultato d'esercizio 2018 per 16,2 milioni di Euro e della restituzione delle rate del mutuo in scadenza nel periodo per 3 milioni di Euro.

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è positiva per 8,9 milioni di Euro e si riflette nell'aumento della liquidità al 30 settembre 2019 da 15,8 a 24,6 milioni di Euro.

Di seguito il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo al 30 settembre 2019 a confronto con il 31 dicembre 2018 ed il 30 settembre 2018:

	<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2019	al 31.12.2018	al 30.09.2018	Variazione 30.09.2019 31.12.2018	Variazione 30.09.2019 30.09.2018
A	Cassa	27	27	23	0	4
B	Altre disponibilità liquide	24.587	15.735	31.527	8.852	(6.940)
C	Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	0	0	0
D	Liquidità (A)+(B)+(C)	24.614	15.762	31.550	8.852	(6.936)
E	Crediti finanziari correnti	0	13.449	9.604	(13.449)	(9.604)
F	Debiti bancari correnti	(126)	(43)	(170)	(83)	44
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(3.058)	(4.433)	(5.808)	1.375	2.750
H	Altri debiti finanziari correnti	(3.089)	(2.050)	(2.400)	(1.039)	(689)
I	Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	(6.273)	(6.526)	(8.378)	253	2.105
J	Posizione finanziaria corrente netta (I)-(E)-(D)	18.341	22.685	32.776	(4.344)	(14.435)
K	Debiti bancari non correnti	(13.045)	(14.690)	(16.092)	1.645	3.047
L	Obbligazioni emesse	0	0	0	0	0
M	Altri debiti non correnti	(1.506)	0	0	(1.506)	(1.506)
N	Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)	(14.551)	(14.690)	(16.092)	139	1.541
O	Posizione (Indebitamento) finanziaria netta (J)+(N)	3.790	7.995	16.684	(4.205)	(12.894)

La **Posizione Finanziaria Netta** del Gruppo al 30 settembre 2019 è positiva per 3,8 milioni di Euro rispetto alla posizione finanziaria netta positiva di 8 milioni del 31 dicembre 2018 (-4,2 milioni) e 16,7 milioni al 30 settembre 2018 (-12,9 milioni di Euro).

La minor liquidità complessiva del periodo, (voci D + E) pari a -4,6 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2018, è dovuta principalmente alle uscite per:

- ✓ gli investimenti infrastrutturali per 10,5 milioni di Euro oltre agli utilizzi del fondo di rinnovo per 1,4 milioni di Euro;
- ✓ la restituzione delle rate dei mutui per 3 milioni di Euro;
- ✓ il pagamento dei dividendi per 16,2 milioni di Euro;
- ✓ Il pagamento delle imposte per 3,4 milioni;

✓ il pagamento dei debiti per leasing per 383 mila Euro per complessivi 34,9 milioni che hanno trovato copertura dal flusso di cassa della gestione operativa (35,8 milioni di Euro) e da 4 milioni di entrate per disinvestimenti di strumenti finanziari non correnti.

Passando all'indebitamento, al 30 settembre 2019 si rileva la diminuzione legata alla restituzione delle rate dei mutui per 3 milioni di Euro e la crescita dovuta all'iscrizione di passività finanziarie per leasing in seguito all'introduzione del nuovo principio IFRS 16, corrispondenti ai canoni futuri, già sottoscritti contrattualmente, per il diritto d'uso di beni di terzi per complessivi 2,1 milioni di Euro (0,6 milioni di passività corrente alla voce H e 1,5 milioni di passività non correnti alla voce M).

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

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

IMPIEGHI <i>in migliaia di Euro</i>	al 30.09.2019	al 31.12.2018	al 30.09.2018	Var.	
				30.09.2019 - 31.12.2018	30.09.2019 - 30.09.2018
-Crediti commerciali	18.573	14.272	15.304	4.301	3.269
-Crediti tributari	204	161	173	43	31
- Altri Crediti	6.416	4.500	5.022	1.916	1.394
-Rimanenze di magazzino	534	594	527	(60)	7
Subtotale	25.727	19.527	21.026	6.200	4.701
-Debiti commerciali	(13.834)	(19.011)	(17.916)	5.177	4.082
-Debiti tributari	(5.875)	(2.123)	(4.558)	(3.752)	(1.317)
-Altri debiti	(26.514)	(24.244)	(23.657)	(2.270)	(2.857)
Subtotale	(46.223)	(45.378)	(46.131)	(845)	(92)
Capitale circolante netto operativo	(20.496)	(25.851)	(25.105)	5.355	4.609
Immobilizzazioni	194.173	188.218	182.023	5.955	12.150
-Imposte differite attive	6.120	6.108	6.187	12	(67)
-Altre attività non correnti	13.701	17.712	11.825	(4.011)	1.876
Totale immobilizzazioni	213.994	212.038	200.035	1.956	13.959
- Fondi rischi, oneri e TFR	(19.437)	(17.848)	(16.235)	(1.589)	(3.202)
- Fondo imposte differite	(2.501)	(2.456)	(2.416)	(45)	(85)
-Altre passività non correnti	(193)	(168)	(168)	(25)	(25)
Subtotale	(22.131)	(20.472)	(18.819)	(1.659)	(3.312)
Capitale fisso operativo	191.863	191.566	181.216	297	10.647
Totale Impieghi	171.367	165.715	156.111	5.652	15.256

FONTI <i>in migliaia di Euro</i>	al 30.09.2019	al 31.12.2018	al 30.09.2018	Var.	
				30.09.2019 - 31.12.2018	30.09.2019 - 30.09.2018
Posizione (Indebitamento) finanziaria netta	3.790	7.995	16.684	(4.205)	(12.894)
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(66.941)	(65.469)	(67.050)	(1.472)	109
-Risultato dell'esercizio	(17.902)	(17.927)	(14.454)	25	(3.448)
Patrimonio Netto di Gruppo	(175.157)	(173.710)	(171.818)	(1.447)	(3.339)
Patrimonio Netto di Terzi	0	0	(977)	0	977
Totale Patrimonio Netto	(175.157)	(173.710)	(172.795)	(1.447)	(2.362)
Totale Fonti	(171.367)	(165.715)	(156.111)	(5.652)	(15.256)

La struttura patrimoniale del Gruppo evidenzia una diminuzione del **capitale circolante netto operativo** al 30 settembre 2019 rispetto alla chiusura dell'esercizio 2018 da -25,9 a -20,5 milioni di Euro, per effetto dell'assorbimento di risorse generato dall'aumento dei crediti complessivi (+6,3 milioni di Euro) lievemente mitigato dalla parallela ma modesta crescita dei debiti (0,8 milioni di Euro). Relativamente ai crediti, la crescita di quelli commerciali è dovuta all'aumento del fatturato che incide anche sull'aumento dei crediti per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri all'interno della voce "altri crediti". Rispetto al 30 settembre 2018 il **capitale circolante netto operativo** evidenzia un decremento da - 25,1 milioni a -20,5 milioni di Euro dovuto alla crescita dei crediti (+4,7 milioni di Euro) prevalentemente per l'espansione del fatturato a sostanziale parità dei debiti.

Il **capitale fisso operativo** aumenta prevalentemente per la crescita delle immobilizzazioni conseguente all'avanzamento del piano investimenti del Gruppo ed all'iscrizione, a far data dal 1° gennaio 2019, del diritto d'uso di beni in leasing in seguito alla prima applicazione del principio IFRS 16 per 2 milioni di Euro al 30 settembre 2019.

Al 30 settembre 2019 il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo** è pari a 175,2 milioni di Euro contro i 173,7 milioni del 31 dicembre 2018 a fronte di una **posizione finanziaria netta** positiva di 3,8 milioni di Euro. Nella variazione del Patrimonio netto ha inciso la distribuzione di dividendi a valere sul risultato 2018 per 16,2 milioni di Euro deliberata dall'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 29 aprile 2019.

3.4 INDICI

Gli Amministratori hanno ritenuto non significativi, tenuto conto dell'infrannualità, i principali indici economico/patrimoniali del Gruppo al 30 settembre 2019.

3.5 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati al 30 Settembre 2019 è di circa **10,5 milioni di Euro**, sia per investimenti legati all'esecuzione del Masterplan aeroportuale sia per investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

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

- **Ampliamento terminal:** conclusa la progettazione esecutiva dell'ampliamento del terminal attualmente in corso di verifica;
- **People Mover:** è stata collaudata la passerella di collegamento tra la stazione aeroporto del People mover ed il terminal;
- **Nuova piazzola De-icing e relativo edificio:** sono in fase di conclusione i lavori di realizzazione della piazzola e dell'edificio de-icing;
- **Edificio Cargo:** sono stati avviati i lavori di realizzazione dell'edificio;
- **Nuova viabilità perimetrale:** è in corso la progettazione esecutiva dell'intervento di realizzazione della viabilità perimetrale;
- **Sopraelevazione Parcheggio Express:** è in corso la progettazione esecutiva dell'intervento di sopraelevazione del parcheggio express.

Oltre agli investimenti da Masterplan, si sono avviati altri investimenti destinati all'operatività aeroportuale, al miglioramento del servizio offerto al passeggero e all'efficientamento dei processi aziendali. In particolare si segnalano i seguenti interventi:

- il completamento dell'installazione dell'impianto di TVCC in air side;
- l'acquisto di un nuovo mezzo per l'attività di sgombero neve;
- il restyling della Marconi Business Lounge per offrire al passeggero un comfort maggiore;

- la realizzazione di un parcheggio estivo (summer P6) per supportare i maggiori volumi di traffico durante il periodo estivo;
- la realizzazione di un'area dedicata ai car rental all'interno del parcheggio P4.

Fondo di rinnovo

L'ammontare complessivo degli interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali e degli impianti in concessione al 30 settembre 2019 è pari a **1,4 milioni di Euro**.

In particolare in *air side* è stato realizzato l'intervento di rifacimento del manto di impermeabilizzazione della vasca di raccolta delle acque di dilavamento aeroportuali situata presso il sito di cava Olmi, in *land side* il rifacimento del coperto dell'edificio del PSSA, lost & found, sanità aerea e dell'officina. Infine, tra gli interventi vari sugli impianti finalizzati al mantenimento dell'operatività sono stati realizzati interventi di sostituzione di monitor di informativa voli, di unità UTA e di parti obsolete degli ascensori per il pubblico.

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Var. ass.	Var. %
Organico medio Equivalenti Full Time	496	466	30	6%
Dirigenti	9	10	(1)	-10%
Quadri	32	29	3	10%
Impiegati	357	331	26	8%
Operai	98	96	2	2%

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Var. ass.	Var. %
Organico medio	546	509	37	7%
Dirigenti	9	10	(1)	-10%
Quadri	32	29	3	10%
Impiegati	404	370	34	9%
Operai	101	100	1	1%

Fonte: Elaborazione della Società

L'incremento di organico di 30 equivalenti full-time rispetto al periodo gennaio-settembre 2018 è dovuto prevalentemente all'assunzione di risorse destinate ad attività legate all'aumento di traffico, quali security e PRM, ma anche al potenziamento di alcune aree aziendali di staff.

Il costo

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Var. ass.	Var. %
Costo del Lavoro	21.958	20.172	1.786	8,9%

L'aumento del costo del lavoro del 8,9% rispetto allo stesso periodo del 2018 deriva principalmente dall'incremento di organico sopra descritto oltre che alle ordinarie dinamiche salariali.

LE RELAZIONI SINDACALI

Nei primi nove mesi dell'anno sono stati siglati accordi sindacali che confermano l'attenzione del Gruppo alle tematiche del welfare e della responsabilità sociale:

- è stato prorogato il sistema esistente di welfare aziendale, in attesa del rinnovo del CCNL e delle possibili conseguenti modifiche o integrazioni, incrementando le somme a disposizione di ciascun dipendente a tempo indeterminato;
- è stata attivata la banca solidale, secondo la modalità prevista dalla normativa, per la cessione di ferie, permessi e banca ore a colleghi con figli minorenni con condizioni problematiche;
- è stata definita una politica finalizzata a supportare le famiglie monogenitoriali in azienda (famiglie con un solo genitore unico affidatario di uno o più figli).

A seguito di trattative a livello locale e nazionale e nonostante la negoziazione ancora in corso per il rinnovo del contratto nazionale, il 30 maggio 2019 è stato siglato un accordo tra Assaeroporti e le OO.SS che ha previsto di protrarre la possibilità di stipulare contratti stagionali fino al 31/12/2019, in attesa che sia lo stesso CCNL a regolamentarli.

LA FORMAZIONE DEL PERSONALE

Nel periodo gennaio-settembre 2019 la spesa in formazione è stata superiore rispetto allo stesso periodo del 2018 per la realizzazione di alcuni importanti progetti.

La formazione è stata caratterizzata, oltre che dagli specifici corsi di aggiornamento normativo delle diverse aree, dalla formazione obbligatoria che ha coinvolto il Servizio Prevenzione e Protezione e l'area Security.

In particolare, per l'area Security, sono stati erogati un corso con un istruttore certificato Enac per il "Riconoscimento degli Esplosivi" e il corso "Human Factors", con l'obiettivo di aumentare la consapevolezza dell'influenza delle prestazioni umane sulla sicurezza nel complesso mondo aeronautico.

Nell'area ICT sono stati attivati il master "Big Data" al fine di acquisire logiche, strumenti e capacità per sviluppare soluzioni applicative finalizzate all'interpretazione dei dati, divenuti oggi una fonte competitiva irrinunciabile per le imprese, e il master "Leadership in action" finalizzato ad acquisire competenze nella gestione delle persone, soprattutto per chi è nuovo ad assumere questa responsabilità.

Si è concluso nel mese di luglio il percorso "PM in Action" che ha visto in aula 35 partecipanti di varie aree aziendali con lo scopo di allineare e definire la figura del PM (Project Manager) all'interno dell'azienda, con focus sulle competenze metodologiche, organizzative, relazionali e tecnico-specialistiche.

E' stata inoltre avviata l'erogazione di formazione in tema di *cybersecurity* in modalità "flash learning", ovvero una veloce formazione svolta direttamente dagli utenti attraverso il proprio computer, con lo scopo di sensibilizzare e rendere consapevoli le persone dei potenziali rischi della rete.

Si segnala infine un forte investimento nello sviluppo ed incentivazione della formazione e-learning sulle soft skills, rivolta a tutta la popolazione aziendale.

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 LA QUALITÀ

Nei primi nove mesi del 2019 si evidenziano buone performance in termini di qualità del servizio offerto al passeggero. Durante il periodo estivo, infatti, non si sono evidenziate particolari criticità.

Il tempo di attesa al check-in è cresciuto nei mesi di agosto e settembre, per effetto di un significativo incremento del traffico. A presidio di tale servizio il Gestore, in collaborazione con vettori e handler, ha

promosso un approfondimento che ha avviato, in parallelo, proposte di mitigazione sul processo. Per la riconsegna bagagli, invece, si è assistito ad una diminuzione dei tempi di attesa in particolare per l'ultimo bagaglio. Le performance raggiunte rappresentano il risultato dello sforzo congiunto svolto da tutti gli attori impegnati nel processo, con il supporto costante del Gestore.

E' rimasta stabile la soddisfazione per le pulizie di terminal e toilettes, nonostante il significativo aumento dei passeggeri registrato.

Principali Indicatori di Qualità		Gennaio-Settembre 2019	Gennaio-Settembre 2018
Soddisfazione Complessiva	% passeggeri soddisfatti	97,9%	98,5%
Percezione complessiva sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	% passeggeri soddisfatti	96,4%	97,2%
Percezione sul livello pulizia generale	% passeggeri soddisfatti	99,1%	98,3%
Percezione sul livello pulizia e funzionalità toilettes	% passeggeri soddisfatti	95,3%	95,7%
Attesa in coda al check-in	Tempo nel 90% dei casi	17'53"	16'05"
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	Tempo nel 90% dei casi	4'56"	6'17"
Tempo di riconsegna del primo/ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile (da sistema)	Primo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	25'59"	26'
	Ultimo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	32'59"	34'

Fonte: Elaborazione della Società

Nel quadro del programma Airport Service Quality di ACI World, Bologna ha evidenziato un valore della soddisfazione generale (overall satisfaction: 3,79) in linea con lo stesso periodo del 2018, rimanendo focalizzato sugli aspetti più sensibili alla pressione dell'aumento del traffico correlato al periodo estivo. Si confermano punti di forza la cortesia e professionalità dello staff, l'informativa al passeggero e il way finding.

5 IL QUADRO NORMATIVO E IL CONTENZIOSO

5.1 CONTINUITA' DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA

In relazione alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A., per i cui approfondimenti si rimanda alla Relazione sulla gestione del Bilancio 2018, si informa che in data 27 giugno 2019, è stato depositato l'ottavo progetto di stato passivo parziale relativo principalmente ad istituti finanziari. In data 23 ottobre 2019 la Procedura ha depositato il nono progetto parziale di stato passivo, che continua a non riguardare le società di gestione aeroportuale. Non risulta, allo stato, ancora formalizzato l'ammontare complessivo delle passività di Alitalia SAI ammesso alla procedura di a.s.. Inoltre, Alla luce dell'art. 37 del cd. Decreto Crescita n. 34/19, il quale dispone la creazione di una Newco nella quale andranno a confluire gli assets del vettore, si è ritenuto di procedere ad una ulteriore svalutazione del credito residuo verso Alitalia in Amministrazione Straordinaria .

5.2 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023

Il corrente anno 2019 rappresenta l'ultimo anno del Contratto di Programma, quadriennio 2016-2019 tra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (di seguito "ENAC") ed Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (di seguito "AdB").

La Capogruppo ha quindi avviato nel corso del 2019 le interlocuzioni ed istruttorie con l'ENAC ai fini 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.

AdB ha, dunque, presentato ad ENAC, il Piano quadriennale 2020-2023, comprensivo del Piano Investimenti, delle Previsioni di traffico e del Piano economico e finanziario – il Piano della qualità e della tutela ambientale. ENAC ha espresso parere positivo su tale Piano quadriennale in data 15 luglio 2019.

In data 31 luglio 2019 l’Autorità di Regolazione dei Trasporti ha deliberato l’avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, approvati con la delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017, per l’Aeroporto G. Marconi di Bologna, sulla base della proposta di revisione dei diritti per il periodo 2020-2023 presentata da AdB S.p.A., con l’avvio della procedura di consultazione fra il Gestore stesso e gli Utenti aeroportuali in data 2 agosto 2019.

In data 12 settembre 2019 si è tenuta l’Audizione Pubblica durante la quale gli Utenti e il Gestore hanno raggiunto un’ampia intesa sulla proposta tariffaria relativa al periodo 2020-2023.

Per altri approfondimenti sul quadro normativo e sul contenzioso, non essendo intervenute ulteriori variazioni significative rispetto a quanto commentato nella Relazione Finanziaria Semestrale Consolidata al 30 Giugno 2019, si rimanda a quest’ultima per approfondimenti.

6 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Con riferimento alle informazioni richieste dall’art.2428, c.2, n.6 bis si segnala che il Gruppo detiene strumenti finanziari non rilevanti in termini quantitativi. I criteri che guidano la scelta degli investimenti sono:

- 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.

Per quanto sopra 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.

Il **rischio liquidità**, tenuto conto dei rilevanti impegni di sviluppo infrastrutturale, potrebbe concretizzarsi nella difficoltà ad ottenere finanziamenti nella giusta tempistica ed economicità. Per far fronte alle necessità derivanti dall’avanzamento del piano investimenti, il Gruppo ha posto in essere tutte le azioni per dotarsi dei mezzi finanziari a medio termine utili allo sviluppo; in particolare, la quotazione del titolo azionario della Capogruppo ha accresciuto la solidità patrimoniale del Gruppo. Infine, i flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità del Gruppo sono costantemente monitorati al fine di garantire un’efficace ed efficiente gestione delle risorse.

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.

Infine, per quanto attiene al **rischio di credito**, il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 51%. Tale 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, 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.

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 2019, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 45,0%. 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; 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'interesse dimostrato dai vettori *low cost* per lo scalo di Bologna e dell'evoluzione del traffico sull'Aeroporto in generale, la Società ritiene che il Gruppo potrebbe ragionevolmente far fronte all'eventuale interruzione o limitazione dei voli da parte di Ryanair in virtù della possibile redistribuzione del traffico passeggeri tra le diverse compagnie aeree presenti sull'Aeroporto e della capacità dello scalo di attrarre nuovi vettori. Non può tuttavia escludersi che, qualora trascorresse un lasso di tempo significativo fra il momento della interruzione dei voli e quello della loro parziale o totale sostituzione da parte di altri vettori ovvero l'avvicendamento si rivelasse più difficile del previsto o non fosse in tutto o in parte realizzabile, tale interruzione o riduzione dei voli possa avere un impatto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

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.

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 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.

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 (rif. Capitolo Quadro Normativo della Relazione finanziaria semestrale consolidata al 30 Giugno 2019) 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.

Infine, il **Regolamento Ue 2015/1998 in merito alle apparecchiature di sicurezza per il controllo dei bagagli da stiva** prevede che tali apparecchiature soddisfino lo "standard 3" a partire dal 1° settembre 2020 con un investimento stimato per il Gruppo di 4,7 milioni di Euro.

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

In relazione alla predisposizione del bilancio consolidato intermedio al 30 settembre 2019, non essendosi manifestati indicatori di *impairment* così come definiti dallo IAS 36 ed essendo le performance economico-finanziarie del Gruppo in linea con le previsioni economico finanziarie 2019-2044 formulate dal Consiglio di Amministrazione e già utilizzate per l'effettuazione del test di *impairment* per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 e i precedenti esercizi, non sono stati compiuti test di *impairment* in quanto si ritiene che non si siano manifestate perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione al 30 settembre 2019.

Nel Bilancio Consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2018 le attività non correnti includono, tra l'altro, Diritti di Concessione per 166 milioni di Euro e 157 milioni di Euro al 31 dicembre 2017. L'incidenza complessiva sul totale delle attività è pari al 63,77% al 31 dicembre 2018 e al 60,02% al 31 dicembre 2017. L'incidenza complessiva dei Diritti di Concessione sul patrimonio netto di Gruppo è pari rispettivamente al 95,73% al 31 dicembre 2018 e al 91,27% al 31 dicembre 2017. Tali importi esprimono i valori dei Diritti di Concessione così come determinati in applicazione dell'interpretazione IFRIC *Interpretation 12 - Service Concession Arrangements* ("IFRIC 12") a tutti i beni gratuitamente devolvibili ricevuti dall'ENAC nel 2004.

Ai fini della predisposizione del Bilancio Consolidato del Gruppo, i Diritti di Concessione sono stati assoggettati ad *impairment test* in conformità a quanto previsto dallo IAS 36. Il test di *impairment* effettuato non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione per l'esercizio 2018 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.

7 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.

8 GARANZIE PRESTATE

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

in migliaia di Euro	al 30/09/2019	al 30/09/2018	Var.	Variaz. %
Fidejussioni	6.700	6.348	352	5,5%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0,0%
Lettere di patronage	3.395	3.906	(511)	-13,1%
Totale garanzie prestate	20.968	21.127	(159)	-0,8%

Al 30 settembre 2019, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 21 milioni di Euro e si riferiscono a:

- fidejussioni di cui le principali:

- a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (5,4 milioni di Euro);
- a favore dell'Agenzia delle Dogane di Bologna per depositi doganali vari della controllata Fast Freight Marconi Spa per complessivi 1,15 milioni di Euro. Per queste ultime è presente un co-obbligo della controllante di pari importo;

- 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, versato al 30 settembre 2019 per il totale;

- 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 3,4 milioni di Euro.

9 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 e avvio di nuovi collegamenti

Ad ottobre 2019 lo scalo ha registrato 807.552 passeggeri, con una crescita dell'8,1% rispetto allo stesso mese del 2018. In crescita (+3,8%) anche i movimenti aerei (6.232), mentre le merci trasportate per via aerea hanno registrato un decremento del 14,8% sull'anno precedente, per un totale di 3.385 tonnellate.

Nei periodo gennaio-ottobre del 2019 i passeggeri complessivi del Marconi sono stati 7.976.208, con una crescita dell'11% rispetto al 2018. I movimenti aerei sono aumentati dell'8,7% (61.716) mentre le merci sono diminuite del 5,6% (31.709 tonnellate).

Relativamente all'avvio dei nuovi collegamenti e ad incrementi di frequenza:

- Ryanair ha avviato nuovi voli per:
 - Santander con 2 frequenze settimanali dal 28 ottobre;
 - Katowice con 2 frequenze settimanali dal 29 ottobre;
 - Tel Aviv con 2 frequenze settimanali dal 29 ottobre;
 - Fuerteventura con 1 frequenza settimanale dal 2 novembre;
 - Kutaisi con 2 frequenze settimanali dal 9 novembre.

Dal 23 novembre sarà operato da Wizz Air un nuovo volo per Kutaisi con 2 frequenze settimanali.

Infine, si segnala che i voli Ryanair per Podgorica e Bordeaux (con 2 frequenze settimanali) e Crotone e Marsiglia (con 3 frequenze settimanali) diventano voli annuali dalla Winter 2019/2020.

Procedura inerente l'aggiornamento dei diritti aeroportuali per il periodo 2020-2023

In data 1 ottobre 2019 si è tenuta una seduta supplementare del procedimento di consultazione degli Utenti, durante la quale il Gestore Aeroportuale e gli Utenti dell'aeroporto hanno raggiunto un'intesa sulla proposta di corrispettivo PRM per l'annualità 2020.

In data 24 ottobre 2019 ART ha adottato delibera di conformità con prescrizioni in relazione alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali 2020-2023 elaborata da AdB ed approvata dall'Utenza aeroportuale. Le

prescrizioni indicate dall'Authority saranno considerate dalla Società ai fini dell'elaborazione e conseguente pubblicazione di proposta tariffaria emendata, entro 60 giorni dalla pubblicazione della delibera ART.

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 2019.

Le previsioni di evoluzione della gestione

Pur in presenza di uno scenario internazionale e nazionale caratterizzato da diversi elementi di rischio (introduzione di dazi doganali, Brexit, instabilità politica), l'andamento dei primi nove mesi del 2019, grazie anche alle buone performance in termini di traffico, induce a guardare al prosieguo dell'anno in modo positivo.

In questo contesto la società porrà in essere tutte le azioni per la realizzazione degli investimenti previsti nel Master Plan e nel contratto di programma, al fine di raccordare la capacità delle infrastrutture con lo sviluppo del traffico atteso.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 11 novembre 2019

Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 2019

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 30.09.2019	al 31.12.2018
Diritti di concessione		172.964	166.292
Altre attività immateriali		2.079	2.059
Attività immateriali	1	175.043	168.351
Terreni, immobili, impianti e macchinari		14.398	15.135
Investimenti immobiliari		4.732	4.732
Attività materiali	2	19.130	19.867
Partecipazioni	3	43	43
Altre attività finanziarie non correnti	4	12.215	16.205
Imposte differite attive	5	6.120	6.108
Altre attività non correnti	6	1.443	1.464
Altre attività non correnti		19.821	23.820
ATTIVITA' NON CORRENTI		213.994	212.038
Rimanenze di magazzino	7	534	594
Crediti commerciali	8	18.573	14.272
Altre attività correnti	9	6.620	4.661
Attività finanziarie correnti	10	0	13.449
Cassa e altre disponibilità liquide	11	24.614	15.762
ATTIVITA' CORRENTI		50.341	48.738
TOTALE ATTIVITA'		264.335	260.776

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.09.2019	al 31.12.2018
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		66.941	65.469
Risultato dell'esercizio		17.902	17.927
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	12	175.157	173.710
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	12	175.157	173.710
TFR e altri fondi relativi al personale	13	4.431	4.205
Imposte differite passive	14	2.501	2.456
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	9.299	10.332
Fondi per rischi e oneri	16	1.146	1.028
Passività finanziarie non correnti	17	14.551	14.690
Altri debiti non correnti		193	168
PASSIVITA' NON CORRENTI		32.121	32.879
Debiti commerciali	18	13.834	19.011
Altre passività	19	32.389	26.367
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	20	3.805	1.757
Fondi per rischi e oneri	21	756	526
Passività finanziarie correnti	22	6.273	6.526
PASSIVITA' CORRENTI		57.057	54.187
TOTALE PASSIVITÀ		89.178	87.066
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		264.335	260.776

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018
Ricavi per servizi aeronautici		48.890	42.596
Ricavi per servizi non aeronautici		33.502	30.795
Ricavi per servizi di costruzione		11.315	8.993
Altri ricavi e proventi della gestione		763	799
Ricavi	23	94.470	83.183
Materiali di consumo e merci		(1.590)	(1.532)
Costi per servizi		(14.992)	(15.084)
Costi per servizi di costruzione		(10.776)	(8.565)
Canoni, noleggi e altri costi		(6.499)	(6.072)
Oneri diversi di gestione		(2.426)	(2.451)
Costo del personale		(21.958)	(20.172)
Costi	24	(58.241)	(53.876)
Ammortamento diritti di concessione		(4.643)	(4.320)
Ammortamento altre attività immateriali		(904)	(704)
Ammortamento attività materiali		(2.060)	(1.624)
Ammortamenti e svalutazioni	25	(7.607)	(6.648)
Accantonamento rischi su crediti		(516)	(57)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(1.795)	(2.000)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(306)	(233)
Accantonamenti per rischi ed oneri	26	(2.617)	(2.290)
Totale Costi		(68.465)	(62.814)
Risultato operativo		26.005	20.369
Proventi finanziari	27	88	576
Oneri finanziari	27	(1.007)	(453)
Risultato ante imposte		25.086	20.492
Imposte dell'esercizio	28	(7.184)	(5.882)
Utile (perdita) d'esercizio		17.902	14.610
Utile (perdita) di Terzi		0	156
Utile (perdita) di Gruppo		17.902	14.454
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,49	0,40
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,49	0,40

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018
Utile (perdita) di esercizio (A)	17.902	14.610
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)	0	0
<i>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	(309)	49
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	74	(12)
Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)	(235)	37
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	(235)	37
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	17.667	14.647
di cui Terzi	0	155
di cui Gruppo	17.667	14.492

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2019	al 30.09.2018
<i>Gestione reddituale caratteristica</i>		
Risultato di esercizio ante imposte	25.086	20.492
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
- Margine da servizi di costruzione	(539)	(428)
+ Ammortamenti	7.607	6.648
+ Accantonamento fondi	2.617	2.290
+ Oneri/(proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	648	(370)
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	271	248
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	0	(1)
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	74	88
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	35.764	28.967
Variazione rimanenze di magazzino	60	11
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(4.816)	(2.123)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti (non finanziarie)	(1.913)	(922)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(5.177)	1.708
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	2.817	2.176
Interessi pagati	(246)	(286)
Interessi incassati	105	120
Imposte pagate	(3.393)	(2.752)
TFR e altri fondi del personale pagati	(218)	(138)
Utilizzo fondi	(1.377)	(4.305)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	21.606	22.456
Acquisto di attività materiali	(1.301)	(1.174)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	0	6
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(9.209)	(9.753)
Corrispettivo da cessione di attività immateriali/diritti di concessione	0	389
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	0	0
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	0	117
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	17.400	20.500
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	6.890	10.085
Incessi derivanti da emissione di azioni o altri titoli rappresentativi di capitale	0	0
Dividendi corrisposti	(16.220)	(14.161)
Finanziamenti ricevuti	3.000	0
Finanziamenti rimborsati	(6.041)	(3.039)
Pagamento quota capitale leasing	(383)	0
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(19.644)	(17.200)
Variazione finale di cassa	8.852	15.341
Disponibilità liquide inizio periodo	15.762	16.209
Variazione finale di cassa	8.852	15.341
Disponibilità liquide fine periodo	24.614	31.550

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>in migliaia di Euro</i>	Capitale sociale	Riserva Sovrapprezzo Azioni	Riserva Legale	Altre riserve	Riserva FTA	Riserva Utili/(Perdite) attuariali	Utili/ (Perdite) portati a nuovo	Risultato d'esercizio	Patrimonio Netto del Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Patrimonio Netto
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	(16.220)	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

<i>in migliaia di Euro</i>	Capital e sociale	Riserva Sovrapprezzo o Azioni	Riserva Legale	Altre riserve	Riserva FTA	Riserva Utili/(Perdite) e) attuariali	Utili/ (Perdite) portati a nuovo	Riserva attività destinate alla vendita	Risultato d'esercizio	Patrimonio Netto del Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Patrimonio Netto
Patrimonio netto al 31.12.2017	90.314	25.683	5.545	35.600	(3.222)	(914)	2.513	13	15.969	171.501	821	172.322
Attribuzione del risultato esercizio 2017	0	0	752	837	0	0	14.379	0)	(15.969)	0	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(14.161)	0	0	(14.161)	0	(14.161)
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0	0	0	0	(13)	0	(13)	0	(13)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	37	0	0	14.454	14.491	156	14.647
Patrimonio netto al 30.09.2018	90.314	25.683	6.297	36.437	(3.222)	(877)	2.731	0	14.454	171.818	977	172.795

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 abbreviato al 30 Settembre 2019

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato intermediop del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato abbreviato del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2019 ed include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018, limitatamente alle poste contenute nella Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata e i dati comparativi relativi al periodo 1° gennaio - 30 settembre 2018, 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, infatti, ha valutato che non sussistono significative incertezze (come definite dal par. 25 del Principio IAS 1) sulla continuità aziendale.

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

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 2019 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 11 novembre 2019.

Contenuto e forma del bilancio consolidato abbreviato

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 2018 redatto in conformità ai Principi Contabili Internazionali IFRS emessi dall’*International Accounting Standards Board* (“IASB”) e redatto considerando quale data di transizione agli IFRS (*First Time Adoption* “FTA”) il 1° gennaio 2012.

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio annuale al 31 dicembre 2018 ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2019, applicati per la prima volta dal Gruppo dalla data di efficacia obbligatoria. Tra questi in particolare, il nuovo principio contabile IFRS 16 – Leasing per il quale si rimanda all’apposito paragrafo alla nota 2. Diverse altre modifiche ed interpretazioni si applicano per la prima volta nel 2019 ma non hanno avuto impatti sul bilancio consolidato intermedio del Gruppo.

Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emesso ma non ancora in vigore.

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 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 2019 e al 31 dicembre 2018 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 30.09.2019	al 31.12.2018
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%

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società collegate, le informazioni al 30 settembre 2019 e al 31 dicembre 2018 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 30.09.2019	al 31.12.2018
Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l.	Euro	50	24,00%	24,00%

Il Capitale Sociale della collegata Ravenna Terminal Passeggeri Srl, pari a 165 mila Euro al 31 dicembre 2018 è stato ridotto per perdite a 54 mila Euro dall'Assemblea dei Soci del 16 maggio 2019 che ha ulteriormente deliberato la successiva riduzione volontaria a 50 mila Euro. Tale operazione non ha comportato impatti sul bilancio consolidato del Gruppo Adb 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.

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

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

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

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 30.09.2019 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

<i>in migliaia di Euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018 Aviation	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018 Non Aviation	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018 Altro	Totale per i nove mesi chiusi al 30.09.2018
Ricavi	51.034	32.149	0	83.183
Costi	(39.054)	(14.822)	0	(53.876)
Margine Operativo Lordo	11.980	17.327	0	29.307
Ammortamenti e svalutazioni	(4.477)	(2.171)	0	(6.648)
Accantonamenti	(1.983)	(307)	0	(2.290)
Risultato operativo	5.520	14.849	0	20.369
Proventi finanziari	0	0	576	576
Oneri finanziari	0	0	(453)	(453)
Risultato ante imposte	5.520	14.849	123	20.492
Imposte dell'esercizio	0	0	(5.882)	(5.882)
Utile (perdita) d'esercizio	5.520	14.849	(5.759)	14.610
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	156
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	14.454

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

<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

<i>in migliaia di Euro</i>	al 30.09.2018 Aviation	al 30.09.2018 Non Aviation	al 30.09.2018 Altro	al 30.09.2018 Totale
Attività non correnti	155.818	26.304	17.913	200.035
Attività immateriali	149.872	13.202	0	163.074
Diritti di concessione	148.877	12.318	0	161.195
Altre attività immateriali	995	884	0	1.879
Attività materiali	5.878	13.071	0	18.949
Terreni, immobili, impianti e macchinari	5.878	8.339	0	14.217
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	68	31	17.913	18.012
Partecipazioni	0	0	43	43
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	10.331	10.331
Imposte differite attive	0	0	6.187	6.187
Altre attività non correnti	68	31	1.352	1.451
Attività correnti	15.286	5.200	41.694	62.180
Rimanenze di magazzino	309	218	0	527
Crediti commerciali	11.142	4.162	0	15.304
Altre attività correnti	3.835	820	540	5.195
Attività finanziarie correnti	0	0	9.604	9.604
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	31.550	31.550
Totale attività	171.104	31.504	59.607	262.215

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

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

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

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

Le voci residuali escluse dalla rendicontazione regolatoria sono state successivamente allocate secondo criteri gestionali. Riportiamo di seguito le principali differenze:

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

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

ATTIVITÀ

1. Attività Immateriali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 30 settembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2019	al 31.12.2018	Variazione
Diritti di concessione	172.964	166.292	6.672
Software, licenze e diritti simili	1.310	1.620	(310)
Altre attività immateriali	61	65	(4)
Altre attività immateriali in corso	708	374	334
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	175.043	168.351	6.692

Nel corso dei primi nove mesi del 2019, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 8,8 milioni di Euro di cui 7,2 milioni di euro (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso dei primi nove mesi) principalmente dovuto a:

- lavori in corso di realizzazione per la nuova piazzola de-icing e per il relativo edificio di servizio;
- lavori relativi alla realizzazione della passerella pedonale a servizio del People Mover;
- installazione di nuove telecamere e TVCC lato pista
- altre attività propedeutiche all'ampliamento del terminal passeggeri.

Si segnala, inoltre, la fornitura ed installazione di nuovi monitor informativa voli, volta a migliorare ed aumentare l'informativa al pubblico.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 4,6 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione.

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento di 0,59 milioni di Euro. Tale incremento riguarda principalmente l'implementazione di nuove funzionalità e report sui sistemi SAP e Oracle Business Intelligence oltre al nuovo sistema "Heelp" di allertamento automatico dei soggetti coinvolti nella gestione del Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA).

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per sviluppi software non conclusi al 30 settembre 2019.

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

In relazione alla predisposizione del bilancio consolidato, non essendosi manifestati indicatori di *impairment* così come definiti dallo IAS 36 ed essendo le performance economico-finanziarie del Gruppo in linea con le previsioni economico finanziarie 2019-2044 formulate dal Consiglio di Amministrazione e già utilizzate per l'effettuazione del test di *impairment* per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 e i precedenti esercizi, non sono stati compiuti test di *impairment* in quanto si ritiene che non si siano manifestate perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione al 30 settembre 2019.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 30 settembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>In migliaia' di euro</i>	al 30.09.2019	al 31.12.2018	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.934	4.146	(212)
Macchinari, attrezzature e impianti	2.771	3.066	(295)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	2.032	2.181	(149)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	859	2.979	(2.120)
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	17.091	19.867	(2.776)
Terreni in leasing	1.827	0	1.827
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in leasing	5	0	5
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	14	0	14
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	193	0	193
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	2.039	0	2.039
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	19.130	19.867	-737

Nel corso dei primi nove mesi del 2019 l'incremento complessivo lordo di questa categoria ammonta a 3,8 milioni di Euro, la cui voce più rilevante, pari a 2,5 milioni di Euro, si riferisce all'iscrizione del diritto d'uso dei beni in leasing a seguito dell'applicazione dal 1° gennaio 2019 del nuovo principio contabile IFRS16.

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 consolidato non si sono ravvisati indicatori di *impairment* su tali *asset*.

IFRS 16 – Leasing

L'IFRS 16 è stato pubblicato nel gennaio 2016 e sostituisce lo IAS 17 *Leasing*, l'IFRIC 4 *Determinare se un accordo contiene un leasing*, il SIC-15 *Leasing operativo - Incentivi* e il SIC-27 *La valutazione della sostanza delle operazioni nella forma legale del leasing*.

L'ambito di applicazione del nuovo principio, entrato in vigore il 1° gennaio 2019, è rivolto a tutti i contratti di leasing, salvo alcune eccezioni. Il metodo di contabilizzazione di tutti i leasing ricalca il modello previsto dallo IAS 17, pur escludendo i leasing che hanno ad oggetto beni di scarso valore e contratti di breve termine. Alla data di iscrizione del leasing deve dunque essere iscritta la passività per i canoni da pagare e l'asset su cui l'entità ha un diritto di utilizzo, contabilizzando separatamente gli oneri finanziari e gli ammortamenti relativi all'asset. La passività può essere oggetto di rideterminazione (per esempio, per variazioni nei termini contrattuali o per la variazione di indici a cui è legato il pagamento dei canoni sull'utilizzo) e tale variazione deve essere contabilizzata sull'asset sottostante. Dal punto di vista del locatore, infine, il modello di contabilizzazione risulta sostanzialmente invariato rispetto alle previsioni dell'attuale IAS 17.

Il Gruppo AdB ha contratti attivi di leasing ed agisce quindi in qualità di locatore quando subconcede aree e spazi aeroportuali ai propri clienti e ha contratti passivi di leasing quindi agisce in qualità di locatario per attrezzature, impianti, macchinari, automezzi e terreni.

Il Gruppo ha scelto di applicare il principio retrospettivamente al 1° gennaio 2019 (metodo retrospettico modificato) e si è avvalso delle deroghe proposte dal principio sui contratti di leasing che, alla data di prima applicazione hanno una durata pari o inferiore a 12 mesi e che non contengono un'opzione di acquisto ("leasing a breve termine") e sui contratti di leasing in cui l'attività sottostante è di modesto valore ("attività a modesto valore"). Dal lato del locatore il nuovo principio non prevede variazioni rispetto alla precedente modalità di contabilizzazione. Dal lato del locatario, per i leasing classificati in precedenza come leasing operativi, il Gruppo ha rilevato la passività del leasing al valore attuale dei restanti pagamenti dovuti, attualizzati utilizzando il tasso di finanziamento marginale del locatario alla data dell'applicazione iniziale, e rilevando l'attività consistente nel diritto di utilizzo per un importo pari a quello della passività. In particolare, l'importo delle attività nette iscritte alla data di prima applicazione ammonta a 2,1 milioni di Euro e l'importo delle passività per leasing a 2,1 milioni di Euro. Pertanto, non si rilevano effetti cumulativi a rettifica del saldo di apertura del patrimonio netto ed i dati del periodo comparativo non sono stati rideterminati.

La differenza tra gli impegni al 31 dicembre 2018 relativi a leasing operativi ed affitti e la passività derivante dall'impatto dell'IFRS 16 è esposta di seguito:

<i>Tabella di riconciliazione passività finanziaria per leasing</i>	<i>in migliaia di Euro</i>
Canoni leasing operativo al 31 Dicembre 2018	2.519
Effetto attualizzazione al 1° Gennaio 2019	80
Canoni attualizzati leasing operativo al 1° Gennaio 2019	2.439
Canoni relativi a leasing a breve termine	(55)
Canoni relativi a leasing di attività a basso valore	(19)
Canoni relativi a leasing precedentemente classificati come leasing finanziario	0
Spese per eventuale estensione della durata non rilevate al 31 dicembre 2018	0
Passività di leasing al 1° Gennaio 2019	2.365

In aggiunta, i dati dei primi nove mesi del 2019 includono i seguenti impatti derivati dall'introduzione del nuovo principio contabile:

- ✓ gli ammortamenti sono aumentati di 434 mila Euro e sono relativi all'ammortamento delle attività per diritto d'uso di terreni, attrezzature e mezzi;
- ✓ i costi di locazione sono diminuiti di 448 mila Euro e sono relativi ai leasing operativi precedenti;
- ✓ gli oneri finanziari sono aumentati di 21 mila Euro in relazione agli interessi passivi su passività di leasing aggiuntive rilevate.

Le uscite di cassa derivanti da attività operative sono diminuite di 383 mila Euro e le uscite di cassa derivanti da attività di finanziamento sono aumentate dello stesso importo; tali importi fanno riferimento ai pagamenti della quota capitale delle passività di leasing rilevate.

Infine, il capitale investito nelle attività di leasing ammonta a 2,5 milioni di Euro di cui 0,04 milioni per oneri di ripristino di un'area adibita a parcheggio come previsto contrattualmente; in contropartita è stato iscritto un fondo oneri futuri ai sensi dello IAS 37.

3. Partecipazioni

Le tabelle di seguito riportano il dettaglio delle partecipazioni al 30 settembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018; il valore e la composizione delle partecipazioni rimangono invariati.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 30.09.2019
Altre partecipazioni	43	0	0	0	43
TOTALE PARTECIPAZIONI	43	0	0	0	43

La composizione della voce in esame è la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 30.09.2019	al 31.12.2018	Variazione
Consorzio Energia Fiera District	14,3%	3	3	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
Bologna Welcome Srl	10%	40	40	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		43	43	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 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi / Riclassifiche	Svalutazioni	al 30.09.2019
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Conti bancari vincolati/Buoni di risparmio	5.070	0	(5.000)	0	70
Altre attività finanziarie	262	1.010	0	0	1.272
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	16.205	1.010	(5.000)	0	12.215

Al 30 settembre 2019 la voce "Altre attività finanziarie non correnti" è formata da:

- 10,9 milioni di Euro per lo strumento finanziario partecipativo in Marconi Express S.p.A., 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 2019 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 IFRS 9 è quindi classificato nella categoria delle attività finanziarie "Held to collect and sell - HTC&S". Le caratteristiche di questo strumento finanziario non superano il test SPPI di conseguenza, tale attività dovrebbe essere 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. Questa voce non si è movimentata nel corso del periodo in esame;

- 0,07 milioni di Euro alla voce "Conti bancari vincolati/Buoni di risparmio" relativi a un conto bancario vincolato presso il Banco BPM per il pagamento delle somme dovute sulle operazione di introduzione e/o estrazione delle merci dal Magazzino di Temporanea Custodia dell'aeroporto di Bologna. La voce in esame si è decrementata nel periodo di 5 milioni di Euro per la vendita di Buoni di Risparmio acquistati a dicembre 2018 e con scadenza dicembre 2020. Ai sensi dell'IFRS 9 tali investimenti effettuati al fine di impiegare temporaneamente la liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali sono classificati 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. L'estinzione anticipata è stata motivata dalle scadenze di pagamento tra le quali la distribuzione dei dividendi a valere sul risultato 2018 per 16,2 milioni di Euro, così come deliberato dall'Assemblea dei Soci del 29 aprile 2019. La dismissione anticipata non riflette un cambiamento nel modello di business sottostante l'acquisto di questo strumento finanziario ma rappresenta una opportunità in ottica di massimizzazione dei proventi finanziari;
- 1,3 milioni di Euro di prodotti di capitalizzazione; il primo di 0,3 milioni di Euro, già in essere al 31 dicembre 2018, di durata 5 anni e scadenza maggio 2021 e il secondo di 1 milione di Euro acquistato nel periodo in esame, di durata 10 anni e scadenza nel 2029. Ai sensi del principio IFRS 9 tali attività sono classificate nella categoria degli "Held to collect – HTC", in quanto rispondono 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 finanziari sono valutati al *fair value through profit or loss*.

5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per il periodo chiuso al 30 settembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 30.09.2019
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	6.108	900	(888)	6.120

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 30 settembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2019	al 31.12.2018	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	38	59	(21)
Depositi cauzionali	88	88	0
Crediti tributari non correnti	1.317	1.317	0
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	1.443	1.464	(21)

La voce principale relativa ai crediti tributari non correnti riguarda il credito iscritto a seguito dell'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 1 milione di Euro. Tale importo è comprensivo delle quote di competenza delle controllate Tag Bologna e Fast Freight Marconi e della ex-controllata Marconi Handling (ora GH Bologna) nell'ambito del consolidato fiscale di Gruppo la cui riscossione avverrà direttamente in capo alla Capogruppo in virtù dell'accordo di consolidato fiscale vigente nell'anno di iscrizione in bilancio di tale posta.

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 30 settembre 2019 e 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2019	al 31.12.2018	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	495	527	(32)
Rimanenze di Prodotti finiti	39	67	(28)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	534	594	(60)

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 30.09.2019	al 31.12.2018	Variazione
Crediti commerciali	20.046	15.230	4.816
Fondo svalutazione	(1.473)	(958)	(515)
CREDITI COMMERCIALI	18.573	14.272	4.301

Al 30 settembre 2019 i crediti commerciali per 18,6 milioni di Euro sono esposti al netto del Fondo Svalutazione Crediti di 1,5 milioni di Euro, ed evidenziano un aumento legato prevalentemente alla crescita del fatturato ed all'aumento dei giorni medi di incasso.

La quota più rilevante del Fondo Svalutazione Crediti è costituita da svalutazioni operate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso, la cui probabilità di recupero è stimata anche mediante il supporto dei legali incaricati di seguire il contenzioso e tenendo conto delle garanzie fidejussorie ricevute dai clienti. Relativamente alle singole posizioni in sofferenza si è ritenuto di procedere ad una svalutazione del credito residuo verso Alitalia in Amministrazione Straordinaria, alla luce dell'art. 37 del cd. Decreto Crescita n. 34/19, il quale dispone la creazione di una Newco nella quale andranno a confluire gli assets del vettore.

Sulla massa creditoria residuale, suddivisa in categorie di clienti e per classi di scaduto, è infine applicato il metodo parametrico semplificato consentito dall'IFRS 9 alle società con un portafoglio clienti diversificato e parcellizzato.

La movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti è stata la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 30.09.2019
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(958)	(517)	0	2	(1.473)

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 30 settembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2019	al 31.12.2018	Variazione
Credito IVA	176	136	40
Crediti per imposte dirette	26	22	4
Altri crediti tributari	2	3	(1)
Crediti verso il personale	95	88	7
Altri crediti	6.321	4.412	1.909
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	6.620	4.661	1.959

Tra le variazioni più significative, all'interno della voce Altri Crediti di cui si riporta il dettaglio di seguito, i ratei e risconti attivi, significativamente più alti al 30 settembre rispetto alla fine dell'esercizio precedente, per la diversa tempistica di fatturazione rispetto alla maturazione del corrispettivo.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2019	al 31.12.2018	Variazione
Ratei e Risconti attivi	815	298	517
Anticipi a fornitori	117	105	12
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	84	54	30
Crediti per addizionale comunale	5.302	4.538	764
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(743)	(1.088)	345
Altri crediti correnti	746	505	241
TOTALE ALTRI CREDITI	6.321	4.412	1.909

Relativamente alla voce "credito per addizionale comunale" il Gruppo addebita ai vettori l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco dei passeggeri, istituita dall'art. 2, comma 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 31.12.2018	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 30.09.2019
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(1.088)	(4)	349	0	(743)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(1.088)	(4)	349	0	(743)

10. Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 30 settembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2019	al 31.12.2018	Variazione
Conti vincolati	0	13.400	(13.400)
Altri crediti finanziari	0	49	(49)
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	0	13.449	(13.449)

Le altre attività finanziarie correnti si sono movimentate come evidenziato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Acquisizioni	Altri incrementi/ riclassifiche	Decrementi/ Cessioni	al 30.09.2019
Conti bancari vincolati	13.400	0	0	(13.400)	0
Altri crediti finanziari	49	0	0	(49)	0
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	13.449	0	0	(13.449)	0

Il decremento evidenziato da questa voce è dovuto alla scadenza di 13,4 milioni di Euro di investimenti temporanei di liquidità.

11. Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2019	al 31.12.2018	Variazione
Depositi bancari e postali	24.587	15.735	8.852
Denaro e valori in cassa	27	27	0
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	24.614	15.762	8.852

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 30 settembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2019	al 31.12.2018	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	66.941	65.469	1.472
Risultato dell'esercizio	17.902	17.927	(25)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	175.157	173.710	1.447

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 30 settembre 2019 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 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al al 30.09.2018
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	17.666.993	14.491.813
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	0,49	0,40
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,49	0,40

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo Consolidato

Si precisa che per il Gruppo AdB l'utile per azione base e l'utile per azione diluito al 30 settembre 2019 così come al 30 settembre 2018 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 30 settembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2019	al 31.12.2018	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	7.170	6.310	860
Riserva straordinaria	37.029	36.437	592
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/perdite portati a nuovo	1.387	1.132	255
Riserva OCI	(1.056)	(821)	(235)
TOTALE RISERVE	66.941	65.469	1.472

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è stata costituita quanto a:

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

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

La riserva legale, la riserva straordinaria e la riserva utili/perdite portati a nuovo risultano incrementate per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio precedente e, per quanto riguarda la capogruppo, al netto della distribuzione dei dividendi deliberata dall'Assemblea dei Soci del 29 aprile 2019 per 16,2 milioni di Euro corrispondente ad un dividendo lordo di euro 0,449 per ognuna delle 36.125.665 azioni ordinarie in circolazione alla data di stacco cedola. La riserva straordinaria è interamente costituita da utili di esercizi precedenti.

La riserva OCI rileva le variazioni derivanti dall'attualizzazione del TFR secondo quanto previsto dallo IAS 19 *revised* (nota 14) , al netto del relativo effetto fiscale come da tabella di seguito riportata:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2019	al 31.12.2018	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.390)	(1.080)	(310)
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	334	259	75
RISERVA OCI	(1.056)	(821)	(235)
di cui Terzi	0	0	0
di cui GRUPPO	(1.056)	(821)	(235)

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 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2019	al 31.12.2018	Variazione
TFR	4.256	4.087	169
Altri fondi relativi al personale	175	118	57
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.431	4.205	226

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi in esame dal 31 dicembre 2018 al 30 settembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 30.09.2019
TFR	4.087	17	60	(218)	310	4.256
Altri fondi relativi al personale	118	57	0	0	0	175
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.205	74	60	(218)	310	4.431

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 30 settembre 2019 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 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.09.2019
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.456	45	0	2.501

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, prevista nel 2044, 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 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.09.2019
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI NON CORRENTE	10.332	2.391	0	(3.424)	9.299

Gli incrementi del periodo ammontano a complessivi 2,4 milioni di Euro, di cui 1,8 milioni classificati nella voce accantonamenti del conto economico ed i residui 0,6 milioni di Euro tra gli oneri finanziari da attualizzazione.

Gli utilizzi del fondo ammontano a 1,4 milioni di Euro e sono esposti nel fondo di rinnovo infrastrutture corrente (nota 20).

Al 30 settembre 2019 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo (quota corrente e quota non corrente) ammonta a 13,1 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 2019 dei fondi per rischi ed oneri:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 30.09.2019
Fondo rischi per contenziosi in corso	875	76	(1)	950
Altri fondi rischi e oneri	153	43	0	196
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	1.028	119	(1)	1.146

Passività potenziali

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 potenziale 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, tenuto conto delle informazioni note e degli elementi di difesa eccezionali nell'eventualità in cui tale richiesta venisse avanzata, gli Amministratori hanno ritenuto di darne opportuna informativa in Nota senza procedere 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 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2019	al 31.12.2018	Variazione
Mutui - parte non corrente	13.045	14.690	(1.645)
Passività finanziarie non correnti per leasing	1.506	0	1.506
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	14.551	14.690	(139)

Al 30 settembre 2019 la parte non corrente dei mutui ovvero le quote a medio - lungo termine dei finanziamenti sottoscritti dal Gruppo ed in essere a tale data, ammonta a 13 milioni di Euro. La passività complessiva per mutui al 30 settembre ammonta a 16,1 milioni di Euro, di cui 13 milioni alla voce in esame e 3,1 milioni alla voce Mutui - parte corrente (nota 22). Il decremento intervenuto nel periodo è dovuto al rimborso delle rate in scadenza per 3 milioni di Euro.

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 30 settembre 2019:

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

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 2019 il Gruppo non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori.

Si riporta, infine, la tabella richiesta dalle modifiche allo IAS 7 - Rendiconto Finanziario al fine di una migliore informativa sulla movimentazione delle passività finanziarie:

<i>in migliaia di euro</i>	Mutui bancari
Saldo al 31 12 2018	19.123
Flussi di cassa	(3.041)
Altre variazioni:	
Oneri finanziari Ias 39	21
Saldo 30 09 2019	16.103

Infine, la voce “passività finanziarie non correnti per leasing” per 1,5 milioni di Euro attiene ai canoni contrattualmente dovuti e con scadenza oltre l’esercizio successivo, per il diritto d’uso di beni di terzi iscritti nell’attivo immobilizzato dal 1° gennaio 2019 in applicazione dell’IFRS 16.

18. Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2019	al 31.12.2018	Variazione
Debiti commerciali	13.834	19.011	(5.177)
DEBITI COMMERCIALI	13.834	19.011	(5.177)

Al 30 settembre 2019 i debiti commerciali ammontano a 13,8 milioni di Euro, in calo rispetto al 31 dicembre 2018 principalmente per effetto della stagionalità.

19. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 30 settembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2019	al 31.12.2018	Variazione
Debiti tributari correnti	5.875	2.123	3.752
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	4.346	4.113	233
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	15.803	15.710	93
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	6.365	4.421	1.944
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	32.389	26.367	6.022

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 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2019	al 31.12.2018	Variazione
Debito IVA	275	278	(3)
Debiti per imposte dirette	4.476	808	3.668
Altri debiti tributari	1.124	1.037	87
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	5.875	2.123	3.752

Il debito in aumento per imposte dirette, costituito da Ires e Irap, è attribuibile alla stima delle imposte del periodo al netto del pagamento degli acconti 2019 e del saldo dell'esercizio 2018.

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 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2019	al 31.12.2018	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	1.042	1.162	(120)
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	2.056	1.830	226
Debiti verso istituti di previdenza	1.248	1.121	127
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	4.346	4.113	233

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:

- 13,8 milioni di Euro (12,7 milioni al 31 dicembre 2018) 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 Finanziaria Semestrale Consolidata al 30 Giugno 2019;
- 1,9 milioni di Euro (2,9 milioni al 31 dicembre 2018) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale.

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 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2019	al 31.12.2018	Variazione
Debiti per addizionale comunale	4.555	3.449	1.106
Altri debiti correnti	1.079	910	169
Ratei e risconti passivi correnti	731	62	669
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	6.365	4.421	1.944

La voce principale è costituita dal debito per addizionale comunale relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 30 settembre, per 4,6 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale comunale relativa ai crediti incassati dai vettori, ma non ancora versata agli enti creditori al 30 settembre 2019 viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 22). Gli Altri debiti correnti includono i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi.

L'incremento della voce Ratei e risconti passivi correnti è dovuto al processo di fatturazione attiva che prevede la fatturazione anticipata dei canoni di subconcessione ed altre tipologie di servizi.

20. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (corrente)

La voce riguarda la quota corrente del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali di cui si riporta la movimentazione per il periodo chiuso al 30 settembre 2019:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.09.2019
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI CORRENTE	1.757	0	(1.376)	3.424	3.805

Gli utilizzi al 30 settembre 2019 ammontano a complessivi 1,4 milioni di Euro di cui:

- in *air side* l'intervento di rifacimento del manto di impermeabilizzazione della vasca di raccolta delle acque di dilavamento aeroportuali situata presso il sito cava Olmi;
- in *land side* il rifacimento del coperto dell'edificio del PSSA, lost & found, sanità aerea e dell'officina;
- tra gli interventi vari sugli impianti, la sostituzione di monitor di informativa voli, di unità UTA e di parti obsolete degli ascensori per il pubblico.

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 i nove mesi chiusi al 30 settembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Altri incrementi	al 30.09.2019
Fondo arretrati lavoro dipendente	526	230	0	756
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	526	230	0	756

La principale variazione attiene all'accantonamento al fondo arretrati lavoro dipendente che, nelle more del rinnovo del CCNL dei Gestori Aeroportuali, scaduto il 31 dicembre 2016, e di Assohandlers, scaduto il 30 giugno 2017, scaturisce dalla stima della passività per Una Tantum/arretrati lavoro dipendente del periodo in esame.

22. Passività finanziarie correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Passività finanziarie correnti per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2019 e relativo confronto al 31 dicembre 2018.

<i>In migliaia di euro</i>	al 30.09.2019	al 31.12.2018	Variazione
Mutui – parte corrente	3.058	4.433	(1.375)
Debiti per addizionale comunale	2.522	2.050	472
Altri debiti finanziari correnti	126	43	83
Passività finanziarie correnti per leasing	567	0	567
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	6.273	6.526	(253)

Per il dettaglio delle voci Mutui - parte corrente e altri debiti finanziari correnti 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 2019 oltre alla loro movimentazione nell'esercizio.

I debiti per addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri si riferiscono alla quota incassata dai vettori nel mese di settembre e riversata agli Enti creditori nel mese di ottobre 2019.

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 dal 1° gennaio 2019 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 2019, comparate con quelle rilevate al 30 settembre 2018.

RICAVI

23. Ricavi

Si riportano le tabelle di dettaglio dei ricavi per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2019 e 2018. In relazione all'andamento dei quali si rimanda a quanto più analiticamente commentato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	48.890	42.596	6.294
Ricavi per servizi non aeronautici	33.502	30.795	2.707
Ricavi per servizi di costruzione	11.315	8.993	2.322
Altri ricavi e proventi della gestione	763	799	(36)
TOTALE RICAVI	94.470	83.183	11.287

La riclassificazione dei ricavi del Gruppo secondo le famiglie di ricavi definite dall'IFRS 15 è esposta nella seguente tabella:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Variazione
Diritti aeroportuali	43.467	37.476	5.991
Parcheggi	12.899	12.234	665
Ricavi per servizi di costruzione	11.315	8.993	2.322
Altri	9.578	8.499	1.079
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	77.259	67.202	10.057

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	503	380	123
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	979	947	32
Ricavi da diritti aeroportuali	58.245	51.550	6.695
Ricavi da corrispettivo PRM	4.629	3.369	1.260
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(19.568)	(17.550)	(2.018)
Servizi di handling	2.078	1.869	209
Altri ricavi aeronautici	2.024	2.031	(7)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	48.890	42.596	6.294

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	29.199	25.933	3.266
Diritti di approdo, decollo e sosta	16.400	14.094	2.306
Diritti per sicurezza passeggeri	9.409	8.478	931
Diritti per controllo bagagli stiva	2.671	2.406	265
Diritti di imbarco e sbarco merci	566	593	(27)
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	0	46	(46)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	58.245	51.550	6.695

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per i due periodi a confronto.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Variazione
Subconcessione locali e aree	14.925	13.855	1.070
Parcheggi	12.899	12.234	665
Altri ricavi commerciali	5.678	4.706	972
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	33.502	30.795	2.707

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Variazione
Biglietteria	30	33	(3)
Marconi Business Lounge	2.180	1.897	283
Pubblicità	1.303	1.163	140
Ricavi commerciali diversi	2.165	1.613	552
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	5.678	4.706	972

iii. 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 11,3 milioni di Euro al 30 settembre 2019 contro 9 milioni di Euro al 30 settembre 2018.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per il periodo chiuso al 30 settembre 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	698	783	(83)
Contributi in conto esercizio	65	16	49
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	763	799	(83)

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 il periodo chiuso al 30 settembre 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Variazione
Beni e materiali di consumo	369	369	0
Materiali di manutenzione	178	156	22
Carburanti e gasolio	1.043	1.007	36
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	1.590	1.532	58

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per i due periodi in esame:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Variazione
Spese di manutenzione	3.513	3.627	(114)
Utenze	1.805	1.707	98
Pulizie e servizi assimilati	1.562	1.579	(17)
Prestazioni di terzi	4.759	4.749	10
Servizi MBL	247	251	(4)
Pubblicità, promozione e sviluppo	543	499	44
Assicurazioni	650	584	66
Prestazioni professionali e consulenze	1.234	1.332	(98)
Compensi e rimborsi organi statutari	447	439	8
Altri costi per servizi	232	317	(85)
TOTALE COSTI PER SERVIZI	14.992	15.084	(92)

Complessivamente i costi per servizi presentano un modesto calo principalmente dovuto alle minori spese di manutenzione e di sgombero neve per l'assenza di nevicate e per temperature non particolarmente rigide della winter 2018/2019.

Di seguito un ulteriore dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	786	774	12
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	2.146	2.454	(308)
Spese di manutenzione beni di terzi	581	399	182
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	3.513	3.627	(114)

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Variazione
Sgombero neve	344	679	(335)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	452	438	14
Servizio assistenza PRM	1.317	1.187	130
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	217	197	20
Servizio di sicurezza	984	893	91
Altre prestazioni di terzi	1.445	1.355	90
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	4.759	4.749	10

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 al 30 settembre 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Variazione
Canoni di concessione	5.046	4.518	528
Canoni di noleggio	123	245	(122)
Affitti passivi	130	427	(297)
Canoni elaborazione dati	1.230	908	322
Altri costi per godimento beni di terzi	(30)	(26)	(4)
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	6.499	6.072	427

Complessivamente la voce Canoni, noleggi e altri costi registra la crescita dei canoni variabili di concessione aeroportuale e dei servizi di sicurezza, crescita legata all'aumento del traffico oltre a maggiori canoni per elaborazione dati per i nuovi investimenti in tecnologia. D'altro lato si rileva il calo dei canoni di noleggio e degli affitti passivi per l'applicazione del nuovo principio contabile sul leasing IFRS 16 (448 mila Euro).

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per i periodi chiusi al 30 settembre 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Variazione
Oneri tributari	993	1.014	(21)
Contributo servizio antincendio	1.085	1.063	22
Minusvalenze patrimoniali	0	1	(1)
Altri oneri e spese di gestione	348	373	(25)
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2.426	2.451	(25)

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i periodi chiusi al 30 settembre 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Variazione
Salari e stipendi	15.107	13.983	1.124
Oneri sociali	4.258	3.847	411
Trattamento fine rapporto	1.084	1.034	50
Trattamento di quiescenza e simili	146	142	4
Altri costi del personale	1.363	1.166	197
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	21.958	20.172	1.786

Il costo del personale mostra un incremento principalmente per la crescita dell'organico (rif. tabelle organico seguenti) dovuto prevalentemente all'assunzione di risorse in area security, terminal e staff. Gli altri costi del personale sono suddivisi come segue:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Variazione
Mensa dipendenti	483	439	44
Spese per aggiornamento e formazione del personale	244	164	80
Spese missioni dipendenti	194	167	27
Altri accantonamenti a fondi del personale	57	77	(20)
Spese varie per il personale	385	319	66
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	1.363	1.166	197

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 al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Variazione
Dirigenti	9	10	(1)
Impiegati	436	399	37
Operai	101	100	1
TOTALE PERSONALE	546	509	37

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	al 30.09.2019	al 30.9.2018	Variazione
Dirigenti	9	10	(1)
Impiegati	444	411	33
Operai	99	103	(4)
TOTALE PERSONALE	552	524	28

25. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i periodi chiusi al 30 settembre 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Variazione
Ammortamento/Svalutazione Diritti di concessione	4.643	4.320	323
Ammortamento/Svalutazione altre attività immateriali	904	704	200
Ammortamento/Svalutazione attività materiali	2.060	1.624	436
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	7.607	6.648	959

La voce in esame include 434 mila Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del nuovo principio IFRS 16 e 33 mila Euro di svalutazioni.

26. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per i periodi chiusi al 30 settembre 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	516	57	459
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	1.795	2.000	(205)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	306	233	73
TOTALE ACCANTONAMENTI	2.617	2.290	327

La variazione più rilevante riguarda l'accantonamento al fondo rischi su crediti legato alla valutazione di alcune posizioni creditorie in sofferenza. Per approfondimenti si rimanda alle note 8,15,16,20 e 21.

27. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Variazione
Proventi da cessione partecipazioni	0	13	(13)
Proventi da titoli	10	24	(14)
Proventi finanziari diversi dai precedenti	78	118	(40)
Proventi da attualizzazione fondi	0	421	(421)
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	88	576	(488)
Interessi passivi e oneri bancari	(331)	(396)	65
Oneri da attualizzazione fondi	(648)	0	(648)
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(21)	(50)	29
Altri oneri finanziari	(7)	(7)	0
TOTALE ONERI FINANZIARI	(1.007)	(453)	(554)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(919)	123	(1.042)

In peggioramento il saldo della gestione finanziaria per effetto degli oneri finanziari di attualizzazione dei fondi e delle passività comprese quelle per leasing introdotte dall'IFRS16; nel periodo di confronto si registravano, di contro, proventi da attualizzazione dei fondi. In diminuzione gli interessi passivi e oneri bancari per il minor indebitamento complessivo.

28. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 30 settembre 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	per i nove mesi chiusi al 30.09.2018	Variazione
Imposte correnti, differite e anticipate	7.184	5.882	1.302
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	7.184	5.882	1.302
% imposte sul risultato ante imposte	28,64%	28,70%	-0,07%

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 *Governement* 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 e la fornitura di alcuni servizi per complessivi 56 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 del 2019 verso la controllata ammontano a 145 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 2019 la quota di mutuo garantito, pari alla quota capitale residua, ammonta a 3,4 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 319 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;
- il co-obbligo di Adb su fidejussioni in favore dell’Agenzia delle Dogane di Bologna per depositi doganali vari di FFM per complessivi 1,15 milioni di Euro.

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 DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

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

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Enrico Postacchini)

Bologna, 11 novembre 2019

Allegato 1

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

Resoconto Intermedio di Gestione al 30 Settembre 2019

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