

Resoconto Intermedio sulla Gestione al 30 settembre 2016

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



Resoconto Intermedio sulla Gestione
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
al 30 settembre 2016

SOMMARIO

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	3
Consiglio di Amministrazione	4
Collegio Sindacale	5
Società di revisione	5
Relazione sulla Gestione al 30 Settembre 2016	6
Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 2016	34
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	35
• Conto Economico consolidato	36
• Conto Economico Complessivo consolidato	37
• Rendiconto finanziario consolidato	38
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	39
Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 2016	40
Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	70

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 più aggiornata successiva alla chiusura della novestrata sono:

DICHIARANTE	% Possesso
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	37,56%
AMBER CAPITAL UK	17,97%
STRATEGIC CAPITAL ADVISORS LIMITED	11,38%
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 20 maggio 2015 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, pubblicato in data 28 luglio 2015, 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	37,56%
COMUNE DI BOLOGNA	3,88%
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	2,32%
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	37,56%
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 27 Aprile 2016 ed in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2018, è la seguente:

Nominativo	Carica
Enrico Postacchini	Presidente
Nazareno Ventola	Amministratore Delegato (*) (**)
Giorgio Tabellini	Consigliere
Sonia Bonfiglioli	Consigliere (A) (B)
Giada Grandi	Consigliere
Luca Mantecchini	Consigliere (A)
Arturo Albano	Consigliere (B)
Gabriele Del Torchio	Consigliere (A)
Laura Pascotto	Consigliere (B)

(*) Amministratore Delegato nominato dal Consiglio di Amministrazione del 9 maggio 2016

(**) 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 Luca Mantecchini)

(B) Componente del Comitato Controllo e Rischi (Presidente Sonia Bonfiglioli)

Collegio Sindacale

La composizione del Collegio Sindacale, nominato dall'Assemblea dei Soci del 27 Aprile 2016 ed in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2018, è la seguente:

Nominativo	Carica
Pietro Floriddia	Presidente
Anna Maria Fellegara	Sindaco effettivo
Matteo Tiezzi	Sindaco effettivo
Carla Gatti	Sindaco supplente
Giovanna Conca	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 E&Y S.p.a.

Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi Spa di Bologna al 30 Settembre 2016

PREMESSA	8
1 STRATEGIE E RISULTATI.....	11
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI	11
1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI.....	12
1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO.....	13
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	14
2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION</i>	14
2.1.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO</i>	14
2.1.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	16
2.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i>	17
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	17
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE.....	19
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	19
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	22
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	23
3.4 INDICI.....	25
3.5 GLI INVESTIMENTI	25
3.6 IL PERSONALE	25
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	26
4.1 L'AMBIENTE	26
4.2 LA QUALITÀ.....	27
5 IL QUADRO NORMATIVO	28
5.1 IL CONTRATTO DI PROGRAMMA.....	28
5.2 LA REGOLAZIONE TARIFFARIA 2016-2019.....	28
5.3 LA NORMATIVA IN MATERIA DI CONTRIBUTI E SUSSIDI CORRISPOSTI DAGLI AEROPORTI AI VETTORI	28
5.4 ADDIZIONALE COMUNALE AI DIRITTI DI IMBARCO PASSEGGERI	28
6 IL CONTENZIOSO.....	29
7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	30
8 GARANZIE PRESTATE	32
9 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEI NOVE MESI ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	32

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 2016, 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 2016 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*;
- Fast Freight Marconi Spa (di seguito anche FFM), costituita nel 2008 da Marconi Handling Srl (ex-controllata, di seguito anche MH), con un capitale sociale di Euro 10 mila successivamente aumentato a Euro 520 mila mediante l'apporto, da parte dell'allora socio unico MH, 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 5.100 posti auto disponibili, sostanzialmente concentrati in cinque grandi aree di sosta di cui le prime quattro in prossimità del terminal e la quinta 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. La galleria commerciale si sviluppa su circa 5.800 mq e 43 punti vendita. La recente riqualifica dell'aerostazione ha incrementato la superficie dedicata al *retail* e conseguentemente l'offerta. L'incremento maggiore si è avuto nelle aree destinate ai *duty free* che rappresentano una tra le principali fonti di redditività della *SBU*

Advertising

L' *advertising* è gestito mediante 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 europee. Inoltre, attraverso il servizio "You First" i passeggeri "*top flyer*" 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 cancello.

Tra gli altri servizi offerti ai passeggeri vi è inoltre quello di autonoleggio. L'offerta presente presso l'Aeroporto di Bologna si compone di 10 compagnie rappresentanti un totale di 16 marchi specializzati, che garantiscono la presenza di 488 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

L'economia globale continua a crescere ad un ritmo contenuto, con prospettive di crescita lievemente migliorate per le economie emergenti, mentre restano incerte nei principali paesi avanzati. I principali rischi derivano dalle tensioni di natura geopolitica alimentate dai conflitti in Medio Oriente, dalla minaccia del terrorismo e dai timori che gli sviluppi politici in molti paesi avanzati possano indurre a considerare forme di chiusura nazionale.

Secondo le più recenti previsioni del Fondo Monetario Internazionale il PIL mondiale aumenterebbe del 3,1% nel 2016 (+1,6% nei paesi avanzati e +4,2% nei paesi emergenti) e del 3,4% nel 2017 (+1,8% nei paesi avanzati e +4,6% nei paesi emergenti).

Il PIL dell'area Euro nel secondo trimestre 2016 ha rallentato allo 0,3% (da +0,5% nel periodo precedente), risentendo della lieve riduzione della domanda nazionale e del ristagno degli investimenti, a cui si è aggiunta una decelerazione dei consumi delle famiglie. L'interscambio con l'estero ha ripreso a fornire un contributo positivo alla crescita del PIL, grazie all'aumento delle esportazioni più accentuato di quello delle importazioni. L'attenuazione della fase espansiva è stata comune a tutti i maggiori paesi con un rallentamento del PIL anche in Germania e Francia.

Dopo essere aumentato per cinque trimestri consecutivi, in l'Italia il PIL è rimasto invariato nel secondo trimestre; ci si attende però una ripresa nel terzo trimestre. Nella Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2016 presentata lo scorso settembre il Governo ha rivisto al ribasso le stime di crescita dell'Italia, in linea con le recenti informazioni congiunturali e con l'indebolimento del contesto internazionale. Nel quadro a legislazione vigente il PIL aumenterebbe quest'anno dello 0,8% e rallenterebbe allo 0,6% nel 2017. Nello scenario programmatico il Governo prospetta per il 2017 un'espansione più elevata (+1,0%), che riflette la mancata attivazione delle clausole di salvaguardia e gli altri interventi che il Governo intende realizzare con la prossima legge di bilancio.

In settembre l'inflazione in Italia, si è riportata su valori appena positivi, dopo essersi mantenuta negativa dallo scorso febbraio. Si è attenuato il calo dei prezzi dei prodotti energetici per effetto dell'andamento dei corsi petroliferi. (Fonte: *Bollettino Economico, Banca d'Italia, Ottobre 2016*).

In questo quadro dell'economia, il traffico passeggeri **mondiale** è cresciuto del 5,9% nel periodo gennaio-settembre del 2016 confermando un trend positivo per il trasporto aereo. Nel solo mese di settembre il traffico passeggeri è aumentato del 7,0% rispetto al 2015, facendo registrare la crescita percentuale più elevata negli ultimi sette mesi. Lo stesso andamento si evidenzia per il traffico merci mondiale (+2,0% nel periodo gennaio-settembre 2016 e +6,1% in settembre).

In **Europa** il traffico passeggeri è cresciuto del 3,7% nei primi nove mesi del 2016 (+5,0% in settembre) con segnali di ripresa rispetto al rallentamento di inizio anno determinato dall'instabilità geo-politica e dagli attacchi terroristici. Anche il traffico merci mostra buone performance con un incremento dei volumi del 5,6% nel periodo gennaio-settembre del 2016 (Air Freight Market Analysis e Air Passenger Market Analysis, Settembre 2016).

Il mercato **Italiano** nello stesso periodo, ha fatto registrare una crescita del traffico passeggeri del 4,2% (Fonte: *Assaeroporti, Settembre 2016*). L'Aeroporto di Bologna ha evidenziato, nel periodo gennaio-settembre 2016, una crescita del 12,5%.

1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI

Nel 2016 il Gruppo sta operando per dare esecuzione agli obiettivi del Piano Strategico alla base dell'operazione di quotazione in Borsa. Il Piano prevede diverse linee di azione che, tenendo conto del contesto di profonda trasformazione del mercato e delle specifiche caratteristiche delle singole aree di business, hanno come obiettivi:

Sviluppo incrementale del network di destinazioni e dei volumi di traffico.

Mantenimento della composizione attuale dell'offerta di voli e di tipologia di compagnie operanti sull'Aeroporto, con un sostanziale equilibrio tra componente *low-cost* e componente *legacy*.

In questa ottica la Società 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, la Società opererà per incrementare le rotte anche attraverso l'introduzione di nuove tratte verso Est, l'aumento delle frequenze dei voli verso destinazioni già operate e un aumento del tonnellaggio degli aeromobili che operano sull'Aeroporto conseguente alla possibile introduzione di destinazioni a lungo raggio e al possibile raggiungimento di livelli di *load factor* che potrebbero rendere necessario l'utilizzo di aeromobili più grandi da parte dei vettori.

Sviluppo infrastrutturale

Funzionale allo sviluppo del business del Gruppo è la realizzazione degli investimenti previsti nel Master Plan e nel contratto di programma in fase di definizione, 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. Inoltre la Società intende realizzare nuovi spazi commerciali per potenziare l'offerta a disposizione del passeggero.

Sviluppo del business Non Aviation

Potenziamento del business *non aviation* attraverso la valorizzazione dell'offerta commerciale e attraverso lo sviluppo di attività di marketing finalizzate a soddisfare le molteplici esigenze espresse dai passeggeri.

Incremento dell'efficienza operativa e della qualità del servizio

Nell'ambito delle proprie strategie di sviluppo, il Gruppo ha avviato nel 2014 un processo di ottimizzazione dei principali processi operativi per creare una struttura adeguata a fronteggiare dinamiche competitive e di settore sempre più sfidanti. In quest'ottica il Gruppo si è orientato verso la ricerca di una maggiore funzionalità ed efficienza valutando altresì la potenziale internalizzazione dei servizi e il risparmio di costi.

Il Gruppo pone inoltre attenzione a garantire un continuo miglioramento dei servizi offerti agli utenti aeroportuali nelle aree di business in cui opera il Gruppo, direttamente ed indirettamente, garantendo al contempo sempre più elevati standard di sicurezza, qualità e rispetto dell'ambiente.

Con l'obiettivo di migliorare la qualità del servizio e di fidelizzare il cliente, il Gruppo ritiene importante l'implementazione di sistemi tecnologici che permettano di incrementare l'interazione con i passeggeri e di ottimizzarne l'esperienza di viaggio in Aeroporto.

1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO

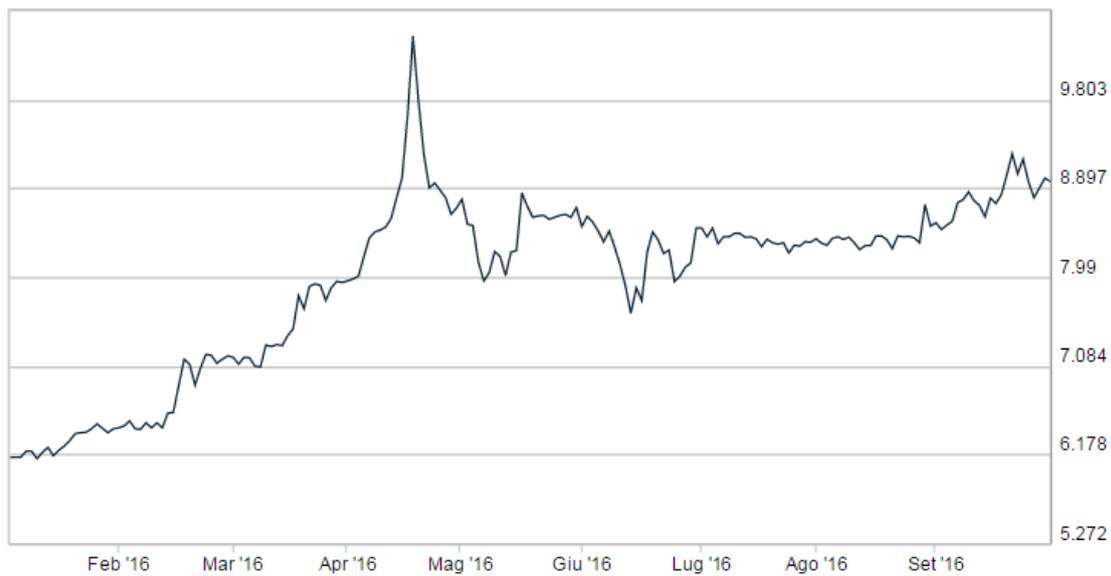
Il 14 Luglio 2015 hanno avuto avvio le negoziazioni del titolo AdB sul mercato telematico azionario MTA, Segmento Star della Borsa di Milano.

Si riportano di seguito:

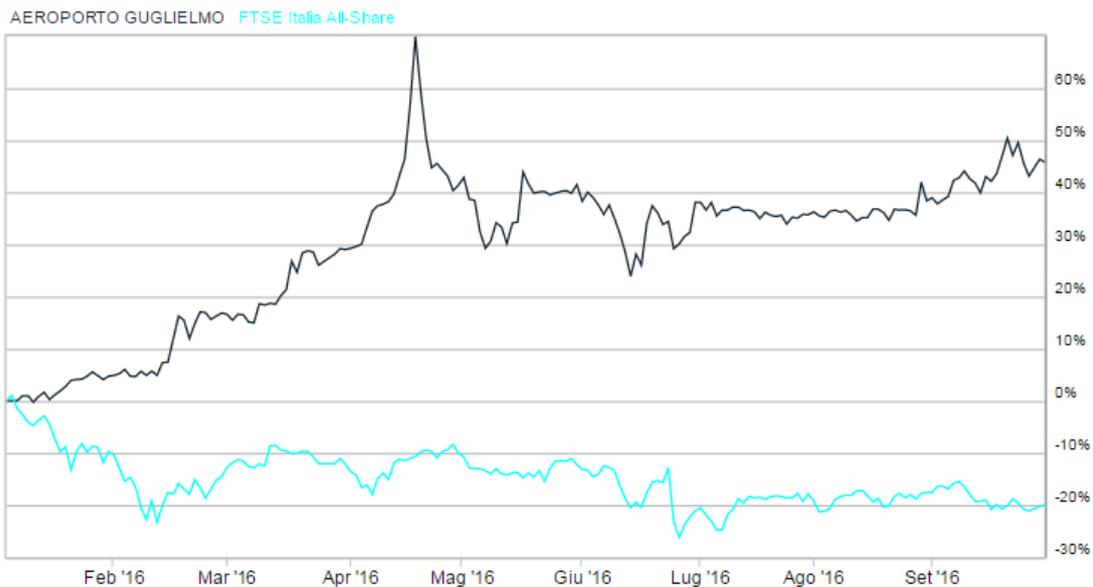
- l'andamento del titolo a partire dall'1 gennaio 2016 fino al 30 settembre 2016;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell' indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 30 settembre 2016 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 8,965 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 323,9 milioni di Euro.

Andamento titolo AdB (01/01/2016-30/09/2016)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2016-30/09/2016)



2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Il primi nove mesi del 2016 sono stati contraddistinti da una importante crescita del traffico in tutte le sue componenti. In particolare, i tre trimestri dell'anno hanno fatto registrare 5.902.233 **passengeri**, compresi i transiti e l'Aviazione Generale, in crescita del 12,5% rispetto allo stesso periodo del 2015. Parallelamente sono aumentati i **movimenti** (53.277, +9,0%) ed il **tonnellaggio** (3.397.499, +16,3%). A questo andamento fortemente positivo hanno contribuito l'introduzione di nuove destinazioni, il potenziamento di rotte già presenti e l'utilizzo di aeromobili di maggiori dimensioni, in particolar modo nel traffico di linea. Il *load factor* medio rimane molto elevato (78,6%) pur se in leggera contrazione rispetto al 2015 (79,3%) per effetto di una elevata crescita dei posti offerti.

Relativamente al **traffico merci**, nei primi nove mesi del 2016 si registra un traffico cargo pari a 34.347.318 Kg, con un incremento del 15,4% rispetto al 2015. Tale aumento è imputabile alla componente di traffico via aerea, che presenta una crescita del 22,6%, a fronte di una contrazione della componente via superficie, che presenta un decremento del 5,8% rispetto allo stesso periodo del 2015. A determinare lo sviluppo del traffico merci via aerea è stato una virtuosa combinazione di fattori data dall'avvio delle operazioni del volo Emirates e dalla contemporanea tenuta degli altri vettori presenti nello scalo.

	Gennaio – Settembre 2016	Gennaio – Settembre 2015	Var %
Passeggeri	5.902.233	5.244.248	12,5%
Movimenti	53.277	48.859	9,0%
Tonnellaggio	3.397.499	2.920.168	16,3%
Merce via aerea	27.245.122	22.216.549	22,6%
Merce via superficie	7.102.196	7.542.663	-5,8%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Rispetto al traffico passeggeri, la crescita è da ricondurre allo sviluppo di entrambe le componenti principali ovvero sia del traffico di linea che del traffico *low cost*.

Il traffico di **linea** chiude il primi nove mesi del 2016 con un aumento del 13,2% del volume di passeggeri grazie all'ingresso di nuovi vettori strategicamente importanti per lo scalo e al potenziamento delle frequenze verso alcuni hubs da parte delle principali compagnie aeree internazionali. In particolare si segnalano l'ingresso dal 2 maggio di Air Berlin con 3 collegamenti giornalieri per Düsseldorf, la reintroduzione del volo giornaliero di Alitalia per Catania, gli incrementi di frequenza per Monaco da parte di Air Dolomiti a partire dal mese di maggio, per Mosca da parte di Aeroflot (da 11 a 14 frequenze settimanali) e per Praga da parte di CSA (da 4 voli settimanali ad un volo giornaliero). Inoltre si evidenzia l'impatto dell'introduzione del volo per Dubai di Emirates, non presente nei primi nove mesi del 2015.

Prosegue poi il forte e costante investimento dei principali vettori low cost sullo scalo grazie ad un continuo potenziamento delle operazioni da parte di Ryanair (nuovi voli per Vigo, Salonicco e Atene e incremento delle frequenze per Londra e Ibiza) e di Wizzair (incremento delle frequenze per Bucarest). Nei 9 mesi la crescita di questa componente è pari al 15,1%.

Prosegue, invece, il trend negativo del segmento charter, in crisi strutturale anche per il cambiamento dei

comportamenti dei passeggeri che preferiscono organizzare in autonomia il viaggio e per la nota congiuntura politica e gli attacchi terroristici che hanno ridotto fortemente il traffico leisure verso mete tipicamente charter in primis la Tunisia e l'Egitto.

Composizione traffico passeggeri	Gennaio - Settembre 2016	% sul totale	Gennaio - Settembre 2015	% sul totale	Var %
Linea	2.433.820	41,2%	2.150.752	41,0%	13,2%
Low cost	3.391.531	57,5%	2.946.056	56,2%	15,1%
Charter	61.265	1,0%	122.764	2,3%	-50,1%
Transiti	9.761	0,2%	18.727	0,4%	-47,9%
Totale Aviazione Commerciale	5.896.377	99,9%	5.238.299	99,9%	12,6%
Aviazione Generale	5.856	0,1%	5.949	0,1%	-1,6%
Totale complessivo	5.902.233	100,0%	5.244.248	100,0%	12,5%

Si conferma sempre di più la vocazione internazionale dello scalo di Bologna, infatti i passeggeri internazionali rappresentano da gennaio a settembre 2016 il 75,1% del totale. Si segnala inoltre una ulteriore ripresa del traffico domestico a cui hanno contribuito la reintroduzione del collegamento per Catania da parte di Alitalia e l'introduzione da parte di Ryanair del collegamento giornaliero per Cagliari. Per quanto concerne le tratte operate, Catania risulta essere la destinazione principale per volume di traffico passeggeri, seguita da Francoforte, Barcellona, Madrid e Parigi CDG che fa registrare una contrazione rispetto al 2015.

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 2016	Gennaio-Settembre 2015	Var % 2016/2015
Catania	235.429	193.670	21,6%
Francoforte	213.722	220.113	-2,9%
Barcellona	209.533	203.004	3,2%
Madrid	209.163	186.203	12,3%
Parigi CDG	208.938	261.679	-20,2%
Palermo	201.506	192.065	4,9%
Londra LHR	191.128	188.652	1,3%
Roma FCO	187.578	148.898	26,0%
Londra STN	156.984	126.029	24,6%
Bucharest OTP	155.930	82.963	88,0%
Amsterdam	148.559	139.743	6,3%
Bari	139.906	129.472	8,1%
Brindisi	136.332	132.086	3,2%
Dubai	133.133	0	n.s.
Lamezia	132.677	128.282	3,4%
Cagliari	132.059	75.543	74,8%
Monaco	130.273	133.894	-2,7%
Istanbul	128.196	144.933	-11,5%
Casablanca	124.117	117.388	5,7%
Trapani	117.810	115.744	1,8%

*traffico passeggeri linea+low cost, escluso charter, transiti e aviazione generale

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di Euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione %
Ricavi da Passeggeri	36.756	31.725	15,9%
Ricavi da Vettori	16.061	13.108	22,5%
Ricavi da Operatori aeroportuali	2.189	2.186	0,1%
Incentivi al traffico	(18.667)	(14.008)	33,3%
Ricavi per Servizi di Costruzione	4.420	947	366,7%
Altri Ricavi	955	1.008	-5,3%
Totale Ricavi SBU AVIATION	41.714	34.967	19,3%

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 previgente disciplina prevedeva che gli stessi fossero stabiliti, per ciascun aeroporto, dai contratti di programma conclusi tra i singoli gestori aeroportuali e l'ENAC. La nuova normativa ed i provvedimenti attuativi – ivi inclusi i Modelli approvati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti – dispone, invece, 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.

L'incremento dei ricavi dei nove mesi del 2016 rispetto al 2015 è dovuto all'effetto combinato dell'aumento del traffico, del miglior andamento del traffico di linea e dell'incremento tariffario in vigore dal 1° gennaio 2016.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* registrano un incremento del 19,3%. In particolare per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+15,9%): i ricavi da passeggeri crescono in misura superiore all'aumento del traffico passeggeri (12,5%) per effetto dell'aggiornamento tariffario;
- Ricavi da Vettori (+22,5%): lo stesso dicasi per questa tipologia di ricavi dove l'incremento è superiore a quello del tonnellaggio (+16,3% driver principale di questa tipologia di ricavi) per la crescita delle tariffe;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali: sostanzialmente in linea con il dato del 2015;
- Incentivi: l'incremento del 33,3% di questa voce rispetto al 2015 è da mettere in relazione alla crescita del traffico e all'avvio di nuove rotte precedentemente non servite;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: l'aumento (+366,7) è da collegare ai maggiori investimenti rispetto all'analogo periodo dello scorso anno.

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 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione %
Retail e Advertising	9.056	8.267	9,5%
Parcheggi	10.863	9.902	9,7%
Real Estate	1.793	1.663	7,8%
Servizi ai passeggeri	3.425	3.077	11,3%
Altri Ricavi	1.569	1.303	20,4%
Ricavi per Servizi di Costruzione	570	579	-1,6%
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	27.276	24.790	10,0%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un incremento pari al 10,0%, con tutte le principali voci di ricavo in aumento.

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

Retail e Advertising

Il confronto con il 2015 mostra un incremento del 9,5%.

L'andamento dei ricavi retail nei primi nove mesi del 2016 è stato molto positivo rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente. A tale crescita ha contribuito l'incremento dei passeggeri con effetto principalmente sui settori Duty Free e Food & Beverage. Il Food and Beverage è in sviluppo anche grazie ad alcune operazioni di nuove aperture e sostituzioni fatte alla fine del 2015, i cui effetti hanno cominciato a manifestarsi nel corso del 2016.

Per quanto riguarda l'advertising, invece, si assiste ad un mercato caratterizzato da difficoltà con impatti conseguenti sugli investimenti delle agenzie media.

Parcheggi

Nei primi nove mesi del 2016 i ricavi dei parcheggi hanno registrato una buona performance con un aumento del 9,7% verso lo stesso periodo dello scorso anno.

Il positivo andamento è riconducibile principalmente alla crescita del traffico, alle campagne di web marketing e di re-targeting ma anche all'introduzione di servizi quali:

- Telepass – con un sempre crescente numero di passeggeri che gradisce utilizzare questo servizio
- Tariffa weekend – proposta al fine di valorizzare l'offerta in questi giorni della settimana
- Vendita e prenotazione del posto auto attraverso il sito web.

La crescita più contenuta rispetto al primo trimestre 2016 è dovuta sostanzialmente a due fattori: da una parte a partire dal secondo trimestre un confronto omogeneo con la nuova viabilità attivata in marzo 2015, e dall'altra la riduzione di posti auto disponibili a causa dei cantieri per la costruzione della stazione del People Mover a partire da marzo 2016. Per compensare tale perdita si è provveduto a realizzare nuovi posti auto che sono stati disponibili solo a partire dai mesi estivi.

Real Estate

L'incremento del 7,8% rispetto al 2015 è dovuto principalmente all'ingresso, nell'ultimo bimestre del 2015, di una nuova compagnia aerea con conseguente richiesta di spazi.

Servizi ai passeggeri

I servizi ai passeggeri sono costituiti prevalentemente da servizi *premium (lounge e servizi accessori)* e autonoleggi, di cui si espone di seguito l'andamento.

Servizi premium

I primi nove mesi del 2016 registrano una crescita degli accessi alla MBL e dei ricavi verso lo stesso periodo del 2015.

Tale risultato deriva dalle buone *performance* dei vettori e dall'ingresso del vettore Emirates, dall'aumento degli accessi non legati a vettori e di quelli acquistati direttamente in sala, dall'ottimo andamento del servizio e-commerce anche per questa tipologia di servizi.

Subconcessione autonoleggiatori

Il segmento si conferma in crescita, grazie anche all'aumento dei passeggeri in arrivo, molti dei quali richiedono questa tipologia di servizio. Sulla crescita incide anche l'aumento delle superfici degli uffici destinati a soddisfare le incrementate esigenze degli autonoleggiatori.

Altri Ricavi

La voce Altri Ricavi cresce per effetto principalmente di maggiori *service* realizzati dall'officina e maggiori rimborsi e penali riscosse rispetto allo stesso periodo del 2015 .

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 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione ass.	Variazione %
Ricavi per servizi aeronautici	36.573	33.197	3.376	10,2%
Ricavi per servizi non aeronautici	26.930	24.378	2.552	10,5%
Ricavi per servizi di costruzione	4.990	1.526	3.464	227,0%
Altri ricavi e proventi della gestione	497	656	(159)	-24,2%
RICAVI	68.990	59.757	9.233	15,5%
Materiali di consumo e merci	(1.068)	(1.247)	179	-14,4%
Costi per servizi	(13.708)	(12.911)	(797)	6,2%
Costi per servizi di costruzione	(4.752)	(1.453)	(3.299)	227,0%
Canoni, noleggi e altri costi	(5.474)	(4.866)	(608)	12,5%
Oneri diversi di gestione	(2.313)	(2.366)	53	-2,2%
Costo del personale	(18.983)	(17.804)	(1.179)	6,6%
COSTI	(46.298)	(40.647)	(5.651)	13,9%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	22.692	19.110	3.582	18,7%
Ammortamento diritti di concessione	(3.982)	(3.873)	(109)	2,8%
Ammortamento altre attività immateriali	(455)	(368)	(87)	23,6%
Ammortamento attività materiali	(1.262)	(1.089)	(173)	15,9%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(5.699)	(5.330)	(369)	6,9%
Accantonamento rischi su crediti	(49)	(100)	51	-51,0%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(1.926)	(2.113)	187	-8,8%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	102	(135)	237	n.s.
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(1.873)	(2.348)	475	-20,2%
TOTALE COSTI	(53.870)	(48.325)	(5.545)	11,5%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	15.120	11.432	3.688	32,3%
Proventi finanziari	251	180	71	39,4%
Oneri finanziari	(1.016)	(846)	(170)	20,1%
Proventi e oneri non ricorrenti	0	(2.493)	2.493	-100%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	14.355	8.273	6.082	73,5%
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(4.206)	(2.504)	(1.702)	68,0%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	10.149	5.769	4.380	75,9%
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	87	113	(26)	-23,0%
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	10.062	5.656	4.406	77,9%

(*)Per "Margine Operativo Lordo (EBITDA)" si intende un indicatore alternativo di performance utilizzato dal management del Gruppo per monitorare e valutare l'andamento gestionale. L'EBITDA, non è una misura definita dai principi contabili internazionali o altri principi contabili, e può non tenere conto dei requisiti disposti dai principi contabili internazionali o altri principi contabili in termini di rilevazione, valutazione e presentazione, pertanto non deve essere considerata come misura alternativa per la valutazione dell'andamento del risultato del Gruppo. Poiché la composizione dell'EBITDA non è regolamentata dai principi contabili di riferimento, il criterio di determinazione applicato dal Gruppo potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri e pertanto potrebbe non essere a questi comparabile.

I primi nove mesi del 2016 si chiudono con un utile consolidato che si attesta a **10,1 milioni di Euro** contro 5,8 milioni di Euro del 2015.

Il risultato è stato guidato dall'incremento di traffico pari complessivamente al 12,5% e dalla dinamica positiva che lo stesso ha generato provocando un effetto moltiplicatore su tutte le principali linee di risultato.

In particolare, la crescita di traffico ha avuto insieme all'incremento tariffario e alle azioni sul mix di traffico e sull'incremento della marginalità, un effetto positivo sui ricavi *aviation*, ha generato ricavi incrementali sulla componente *non aviation* e, anche grazie ad un'attenta azione di contenimento, non ha portato ad un aumento proporzionale nei costi. In virtù di questa dinamica l'incremento del **marginale operativo lordo** è stato del 18,7% e del **risultato operativo** del 32,3%.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 15,5% rispetto al 2015 ed in particolare:

- i **ricavi per servizi aeronautici** crescono del 10,2% per l'aumento del traffico e per le nuove tariffe entrate in vigore all'inizio dell'anno;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** crescono del 10,5% per il buon andamento di tutte le componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- la crescita dei **ricavi per servizi di costruzione** è dovuta ai maggiori investimenti realizzati;
- gli **altri ricavi e proventi della gestione** calano del 24% per effetto dei minori oneri da riaddebitare rispetto all'analogo periodo del 2015.

I **costi** del periodo aumentano complessivamente del 13,9%.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** registrano un calo sul 2015 (-14,4%) dovuto a minori costi di acquisto di carburante avio oltre alle buone condizioni meteorologiche che hanno determinato bassi consumi di liquido de-icing. Ulteriori decrementi riguardano i costi per il gasolio il cui acquisto è avvenuto a tariffe più contenute rispetto all'anno precedente;
- ✓ i **costi per servizi** aumentano del 6,2% rispetto al 2015, con un andamento diverso nelle voci che compongono questa categoria. In particolare,
 - si rilevano maggiori costi per interventi di manutenzione sulla pista, per il servizio PRM da ricollegare al maggior numero di passeggeri in partenza e per i servizi di sicurezza per l'aumento del presidio ai varchi e per l'avvio del servizio di pattugliamento e vigilanza sulla recinzione aeroportuale;
 - si assiste ad una riduzione delle utenze riconducibile alla maggiore efficienza nelle principali voci di costo legate a questa categoria di spesa, alla presenza dell'autoproduzione di una parte dell'energia elettrica e alle minori spese per sgombero neve per le migliori condizioni climatiche rispetto al 2015;
- ✓ per i **costi per servizi di costruzione** legati ai maggiori investimenti realizzati come comprovato dall'aumento della corrispondente voce di ricavo;
- ✓ la crescita del 12,5% sul 2015 della voce **canoni, noleggi e altri costi** è imputabile, per la maggior parte, alla crescita del traffico su cui sono calcolati i canoni di concessione aeroportuale e dei servizi di sicurezza e ai canoni di elaborazione dati per i nuovi investimenti in tecnologia;
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** sono in calo del 2,2% sul 2015 principalmente per inferiori oneri tributari, minori perdite su crediti e altre voci di costo che più che compensano l'aumento del contributo per il servizio anticendio.

Per i commenti sull'andamento del costo del lavoro si rimanda all'apposita sezione della presente relazione. Complessivamente il periodo gennaio-settembre 2016 evidenzia una crescita del **Margine Operativo Lordo** (EBITDA) di circa 3,6 milioni di Euro (+18,7%) rispetto all'analogo periodo del 2015.

Nel complesso i **costi di struttura** si riducono di 0,1 milioni di Euro per effetto della contrazione degli **accantonamenti** (-20,2%) mitigata dalla crescita degli **ammortamenti** (6,9%). Gli accantonamenti evidenziano una contrazione per il parziale rilascio a Conto Economico del fondo contenziosi a seguito della definizione di alcune vertenze con il personale oltre che per il minore accantonamento al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali.

Si determina conseguentemente una rilevante crescita del **Risultato Operativo (EBIT)** che si attesta a 15,1 milioni di Euro rispetto a 11,4 milioni dei primi nove mesi del 2015.

Il saldo negativo della **gestione finanziaria** (0,76 milioni di Euro) è in linea all'andamento dei primi nove mesi del 2015 (0,67 milioni di Euro).

La rilevante crescita (+6,1 milioni di Euro) del **Risultato ante imposte**, che si attesta a 14,3 milioni di Euro contro gli 8,3 milioni del 2015, è dovuta all'assenza degli oneri non ricorrenti legati al processo di quotazione in Borsa che hanno gravato il Conto Economico dei primi nove mesi del 2015 per 2,5 milioni di Euro.

Le **imposte sul reddito** mostrano un incremento per effetto principalmente della crescita del risultato ante imposte, controbilanciato dall'effetto positivo del beneficio fiscale ACE (Aiuto alla crescita economica – DL n.201/2011, art. 1) a seguito del conferimento in denaro effettuato nell'ambito del processo di quotazione in Borsa che nell'analogo periodo del 2015 ha avuto effetto positivo solo dalla data del conferimento, quindi dal 14 luglio al 30 settembre 2015, e dalla rilevazione del credito d'imposta per investimenti in attività di ricerca e sviluppo.

Per effetto di quanto sopra esposto, il **risultato netto** di competenza del Gruppo si attesta a **10,1** milioni di Euro contro i 5,7 milioni di Euro dei primi nove mesi del 2015.

Nei primi nove mesi del 2016 l'avanzamento degli investimenti relativi ai diritti di concessione è stato più significativo dello stesso periodo del 2015 e ha comportato il relativo impatto sui risultati economici del periodo così come evidenziato nella tabella seguente che espone i ricavi, i costi ed il margine operativo lordo rettificati rispettivamente dei ricavi, costi e margine per servizi di costruzione.

Visto comunque l'ammontare complessivo dei costi e ricavi per servizi di costruzione rispetto alle altre voci che compongono il MOL rettificato, lo stesso non presenta scostamenti sostanziali rispetto al Margine Operativo Lordo.

<i>in migliaia di Euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione ass.	Variazione %
Ricavi per servizi aeronautici	36.573	33.197	3.376	10,2%
Ricavi per servizi non aeronautici	26.930	24.378	2.552	10,5%
Altri ricavi e proventi della gestione	497	656	(159)	-24,2%
RICAVI RETTIFICATI	64.000	58.231	5.769	9,9%
Materiali di consumo e merci	(1.068)	(1.247)	179	-14,4%
Costi per servizi	(13.708)	(12.911)	(797)	6,2%
Canoni, noleggi e altri costi	(5.474)	(4.866)	(608)	12,5%
Oneri diversi di gestione	(2.313)	(2.366)	53	-2,2%
Costo del personale	(18.983)	(17.804)	(1.179)	6,6%
COSTI RETTIFICATI	(41.546)	(39.194)	(2.352)	6,0%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	22.454	19.037	3.417	17,9%
Ricavi per servizi di costruzione	4.990	1.526	3.464	227,0%
Costi per servizi di costruzione	(4.752)	(1.453)	(3.299)	227,0%
Margine Servizi di Costruzione	238	73	165	226,0%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	22.692	19.110	3.582	18,7%

(**)Per "Margine Operativo Lordo Rettificato (EBITDA Rettificato)" si intende un indicatore alternativo di performance utilizzato dal management del Gruppo per monitorare e valutare l'andamento gestionale. L'EBITDA, non è una misura definita dai principi contabili internazionali o altri principi contabili, e può non tenere conto dei requisiti disposti dai principi contabili internazionali o altri principi contabili in termini di rilevazione, valutazione e presentazione, pertanto non deve essere considerata come misura alternativa per la valutazione dell'andamento del risultato del Gruppo. Poiché la composizione dell'EBITDA non è regolamentata dai principi contabili di riferimento, il criterio di determinazione applicato dal Gruppo potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri e pertanto potrebbe non essere a questi comparabile.

3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

Di seguito si mostra il dettaglio dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 30 settembre 2016 a confronto con il 31 dicembre 2015 ed il 30 settembre 2015:

	<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2016	al 31.12.2015	al 30.09.2015	Variazione 30.09.2016 - 31.12.2015	Variazione 30.09.2016 - 30.09.2015
A	Cassa	24	27	23	(3)	1
B	Altre disponibilità liquide	15.963	50.657	48.524	(34.694)	(32.561)
C	Titoli detenuti per la negoziazione	2.897	2.838	2.825	59	72
D	Liquidità (A+B+C)	18.884	53.522	51.372	(34.638)	(32.488)
E	Crediti finanziari correnti	9.295	5.994	10.678	3.301	(1.383)
F	Debiti bancari correnti	(287)	(1.110)	(1.308)	823	1.021
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(5.799)	(9.064)	(9.062)	3.265	3.263
H	Altri debiti finanziari correnti	(2.983)	(1.980)	(2.974)	(1.003)	(9)
I	Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)	(9.069)	(12.154)	(13.344)	3.085	4.275
J	Posizione finanziaria corrente netta (I-E-D)	19.110	47.362	48.706	(28.252)	(29.596)
K	Debiti bancari non correnti	(27.671)	(32.728)	(35.750)	5.057	8.079
L	Obbligazioni emesse	0	0	0	0	0
M	Altri debiti non correnti	0	0	0	0	0
N	Indebitamento finanziario non corrente (K+L+M)	(27.671)	(32.728)	(35.750)	5.057	8.079
O	Indebitamento finanziario netto (J+N)	(8.561)	14.634	12.956	(23.195)	(21.517)

L'**Indebitamento Finanziario Netto** del Gruppo al 30 settembre 2016 è pari a 8,6 milioni di Euro rispetto alla Posizione Finanziaria Netta di 14,6 milioni del 31 dicembre 2015 e di 12,9 milioni di Euro al 30 settembre 2015.

La minor **liquidità** rispetto a entrambi i periodi (18,9 milioni di Euro contro rispettivamente 53,5 e 51,4 milioni di Euro) è principalmente dovuta a:

- il pagamento della prima *tranche* dello strumento finanziario partecipativo in Marconi Express per 4 milioni di Euro;
- l'acquisto di obbligazioni ed altri strumenti finanziari, al netto della restituzione di quelli giunti a scadenza, per 24,3 milioni di Euro;
- il pagamento dei dividendi, a valere sul risultato 2015, per 6,1 milioni di Euro deliberato dall'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 27 aprile 2016 e pagati nel mese di maggio (0,17 Euro ad azione).

Il minor **indebitamento** (36,7 milioni di Euro contro 44,9 milioni del 31 dicembre 2015 e 49,1 milioni del 30 settembre 2015) è dovuto alla restituzione delle rate dei finanziamenti in scadenza, compresa l'estinzione anticipata del "debito SEAF" (si veda nota 16 e 17 per maggiori dettagli), parzialmente compensato dall'aumento del debito per addizionale comunale incassata e da riversare agli enti creditori (+1 milione rispetto al 31 dicembre 2015).

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

in migliaia di Euro	al 30.09.2016	al 30.09.2015
Flussi di cassa (generato / assorbito) dalle attività operative netto	16.913	5.453
Flussi di cassa (generato / assorbito) dell'attività di investimento	(36.121)	(9.340)
Flussi di cassa (generato / assorbito) dell'attività di finanziamento	(15.489)	45.413
Variazione finale di cassa	(34.697)	41.526
Disponibilità liquide inizio periodo	50.684	7.021
Variazione finale di cassa	(34.697)	41.526
Disponibilità liquide fine periodo	15.987	48.547

Il **flusso di cassa generato dalle attività operative** è stato pari a 16,9 milioni di Euro in sensibile miglioramento rispetto all'analogo periodo del 2015 grazie al flusso di cassa prodotto dalla gestione reddituale caratteristica (22,6 milioni di Euro) parzialmente assorbito dalle variazioni del capitale circolante netto.

Il **flusso di cassa dell'attività di investimento** per 36,1 milioni di Euro deriva da:

- 8,1 milioni di Euro di investimenti prevalentemente infrastrutturali;
- 4 milioni per il versamento in fase di sottoscrizione dello strumento finanziario partecipativo in Marconi Express;
- 24,3 milioni di impieghi temporanei di liquidità;

al netto dell'incasso di 0,3 milioni di Euro derivante dalla cessione della partecipazione in Marconi Handling Srl.

Infine, il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è negativo per 15,5 milioni di Euro per:

- 9,4 milioni di Euro di restituzione delle quote dei mutui e altri debiti bancari;
- 6,1 milioni di Euro di distribuzione dei dividendi da parte della Capogruppo sul risultato 2015.

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è negativa per 34,7 milioni di Euro.

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

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

<i>IMPIEGHI</i>	al 30.09.2016	al 31.12.2015	al 30.09.2015	Var. % 30.09.2016 - 31.12.2015	Var.% 30.09.2016 - 30.09.2015
-Crediti commerciali	15.809	13.777	14.214	14,7%	11,2%
-Crediti tributari	142	476	148	-70,1%	-3,8%
- Altri Crediti	8.354	7.354	7.692	13,6%	8,6%
-Rimanenze di magazzino	471	467	442	0,9%	6,6%
Subtotale	24.776	22.074	22.496	12,2%	10,1%

IMPIEGHI	al 30.09.2016	al 31.12.2015	al 30.09.2015	Var. %	Var.%
-Debiti commerciali	(11.088)	(13.746)	(9.880)	-19,3%	12,2%
-Debiti tributari	(3.959)	(1.250)	(2.745)	216,7%	44,2%
-Altri debiti	(20.956)	(18.312)	(18.272)	14,4%	14,7%
Subtotale	(36.004)	(33.308)	(30.897)	8,1%	16,5%
Capitale circolante netto operativo	(11.228)	(11.234)	(8.401)	-0,1%	33,6%
Immobilizzazioni	173.097	170.536	169.669	1,5%	2,0%
-Imposte differite attive	7.616	7.474	8.433	1,9%	-9,7%
-Altre attività non correnti	26.588	1.896	2.167	1302,3%	1126,9%
Totale immobilizzazioni	207.301	179.906	180.269	15,2%	15,0%
- Fondi rischi, oneri e TFR	(20.421)	(19.915)	(22.455)	2,5%	-9,1%
- Fondo imposte differite	(2.201)	(2.145)	(2.401)	2,6%	-8,3%
-Altre passività non correnti	(194)	(219)	(219)	-11,5%	-11,5%
Subtotale	(22.816)	(22.279)	(25.075)	2,4%	-9,0%
Capitale fisso operativo	184.485	157.627	155.194	17,0%	18,9%
Totale Impieghi	173.258	146.393	146.793	18,4%	18,0%
FONTI	al 30.09.2016	al 31.12.2015	al 30.09.2015	Var. %	Var.%
				30.09.2016 - 31.12.2015	30.09.2016 - 30.09.2015
Posizione finanziaria netta	(8.561)	14.634	12.956	-158,5%	-166,1%
-Capitale Sociale	90.314	90.250	90.250	0,1%	0,1%
-Riserve	63.723	63.306	63.375	0,7%	0,5%
-Risultato dell'esercizio	10.062	6.957	5.656	44,6%	77,9%
Patrimonio Netto di Gruppo	164.099	160.513	159.281	2,2%	3,0%
-Patrimonio Netto di terzi	598	514	468	16,4%	27,9%
Totale Patrimonio Netto	164.697	161.027	159.749	2,3%	3,1%
Totale fonti	(173.258)	(146.393)	(146.793)	18,4%	18,0%

La struttura patrimoniale del Gruppo non evidenzia significative variazioni del **capitale circolante netto operativo** al 30 settembre 2016 rispetto alla chiusura dell'esercizio 2015 mentre, rispetto ai primi nove mesi del 2015, si rileva un miglioramento del capitale circolante netto dovuto all'aumento dei crediti ed un parallelo ma superiore aumento dei debiti. La crescita dei crediti è legata all'aumento del fatturato che si riflette nei crediti commerciali ma anche nella voce "altri crediti" per il maggior volume di fatturato di addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri. I debiti aumentano per effetto principalmente dei debiti tributari e, all'interno della voce "altri debiti", del debito verso lo Stato per il canone di concessione e per il contributo VVF oltre al debito per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri.

Il **capitale fisso operativo** aumenta per la crescita delle immobilizzazioni sia conseguenti all'avanzamento del piano degli investimenti sia all'impiego di liquidità in strumenti finanziari con scadenza superiore ai dodici mesi.

Al 30 settembre 2016 la solidità patrimoniale del Gruppo è rappresentata da un **Patrimonio Netto consolidato** pari a 164,7 milioni di Euro contro i 161 milioni del 31 dicembre 2015 e i 159,7 milioni dei primi nove mesi del 2015; oltre al risultato del periodo la variazione tiene conto della distribuzione dei dividendi deliberata dall'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 27 aprile 2016 per 6,1 milioni di Euro (0,17 Euro ad azione).

3.4 INDICI

Gli Amministratori hanno ritenuto non significativi, tenuto conto dell'infrannualità, i principali indici economico/patrimoniali del Gruppo al 30 settembre 2016.

3.5 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati al 30 settembre 2016 è pari a 8,1 milioni di Euro, di cui 4,7 milioni di Euro per investimenti legati all'esecuzione del Masterplan e quindi principalmente alle infrastrutture ed il rimanente per investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

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

- **Interventi sul terminal esistente:** il progetto preliminare è stato approvato da Enac in luglio e si è avviata la gara pubblica di progettazione definitiva ed esecutiva;
- **Nuovo Parcheggio Multipiano Est:** in agosto si è avviata la gara dei servizi di ingegneria;
- **Riprotezione area ENAV:** sono stati avviati i lavori di realizzazione di un fabbricato da destinare a cabina elettrica di radio assistenza Enav;
- **Parcheggio in Area Autostrade:** sono stati avviati in settembre i lavori di realizzazione di un nuovo parcheggio adiacente al sedime aeroportuale;
- **People Mover:** proseguono i lavori per la realizzazione a cura di Marconi Express della stazione "Aeroporto" del People Mover e nel mese di agosto la Capogruppo ha versato la prima *tranche* del relativo contributo in corrispondenza dell'avanzamento dei lavori in area aeroportuale pari al 33%.

Per quanto attiene agli altri investimenti destinati all'operatività aeroportuale, al miglioramento del servizio offerto al passeggero e all'efficientamento dei processi aziendali si segnala la conclusione del progetto relativo alla realizzazione della nuova intranet aziendale, al sistema di CRM (*customer relationship management*) e la realizzazione di un'area ristoro e di nuovi spogliatoi a servizio dei lavoratori.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo delle realizzazioni registrate nel fondo di rinnovo al 30 settembre 2016 è pari a 1,4 milioni di Euro, di cui 0,5 milioni di Euro per interventi landside, 0,3 milioni di Euro per interventi airside e 0,6 milioni di Euro per interventi su impianti.

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	30.09.2016	30.09.2015	Variazione	Variazione %
Organico medio Equivalenti Full Time	438	420	18	4%
Dirigenti	10	10	0	0%
Quadri	31	28	3	11%
Impiegati	303	294	9	3%
Operai	94	88	6	7%

	30.09.2016	30.09.2015	Variazione	Variazione %
Organico medio	472	451	21	5%
Dirigenti	10	10	0	0%
Quadri	31	28	3	11%
Impiegati	335	322	13	4%
Operai	96	91	5	5%

Fonte: Elaborazione della Società

L'incremento di organico di 18 equivalenti full-time rispetto al 2015 è dovuto prevalentemente:

- ✓ al processo di internalizzazione di alcuni servizi (servizio informazioni ai passeggeri, assistenza ai PRM (Passeggeri a Ridotta Mobilità), recupero carrelli, gestione bagagli *rush*, codifica manuale bagagli in area BHS, lavaggio mezzi) completato nel primo semestre 2015;
- ✓ all'assunzione di risorse destinate ad attività particolarmente sensibili all'aumento di traffico quali la security e il servizio PRM;
- ✓ al potenziamento di alcune aree aziendali.

Il costo

	30.09.2016	30.09.2015	Variazione	Variazione %
Costo del Lavoro	18.983	17.804	1.179	6,6%

Fonte: Elaborazione della Società

L'aumento del costo del lavoro del 6,6% rispetto allo stesso periodo del 2015 deriva principalmente dall'incremento di organico sopra descritto. Contribuiscono ulteriormente all'aumento del costo anche l'applicazione della penultima *tranche* del nuovo Contratto Collettivo Nazionale (a partire da luglio 2015), con impatto sul 1° semestre, e dell'ultima (a partire da luglio 2016), con impatto sul 3° trimestre.

Sviluppo

In settembre è stato avviato il progetto "Corporate Spirit", con il supporto di una società esterna, con l'obiettivo di rielaborare la Carta dei Valori di Adb e di diffonderla all'interno dell'azienda in modo coinvolgente e partecipativo. Il progetto proseguirà nei prossimi mesi prevedendo diverse fasi con *focus group*, incontri con il personale e piani di comunicazione e formazione.

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 L'AMBIENTE

Nel mese di settembre si è avviata la conferenza dei servizi sulla realizzazione della "fascia boscata" da realizzarsi a nord del sedime aeroportuale. Il Comune ha inoltre approvato il progetto esecutivo della "pista ciclabile" lungo via Triumvirato che collegherà l'aeroporto con la via Emilia. Tali progetti rientrano tra le principali azioni previste dall'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto, sottoscritto nel 2015 con gli Enti territoriali che comporterà il sostenimento di investimenti da parte di Adb per un importo

complessivo di 6,5 milioni di Euro; investimenti che saranno effettuati in un arco temporale coerente rispetto alle tempistiche di realizzazione degli interventi contenuti nel Master Plan aeroportuale ovvero entro il 2023. L'Accordo, siglato ai sensi della LR 20/2000, fissa specifiche azioni di efficientamento energetico delle infrastrutture aeroportuali e di miglioramento del sistema di accessibilità pubblica e privata allo scalo.

4.2 LA QUALITÀ

Nell'ambito delle proprie strategie di sviluppo, Aeroporto di Bologna opera integrando una forte attenzione alle esigenze del passeggero con una visione aperta ai nuovi trend del settore. L'obiettivo del Gruppo è quello di offrire al passeggero infrastrutture aeroportuali e servizi che rendano sempre oltremodo piacevole l'esperienza di viaggio del passeggero.

La soddisfazione degli utenti

Nel corso dei primi nove mesi del 2016, a fronte di una importante crescita del traffico passeggeri, Aeroporto di Bologna è riuscito a mantenere buone *performance* sulla qualità del servizio. Il **Customer Satisfaction Index** ha conservato infatti ottimi risultati di soddisfazione dei passeggeri (98,5%), con un leggero miglioramento rispetto allo stesso periodo del 2015.

Il trimestre estivo, durante il quale l'infrastruttura ha maggiormente sofferto, ha invece registrato un rallentamento nelle performance qualitative e quantitative, che si è evidenziato particolarmente sui tempi di attesa al check-in, ai controlli passaporti e alla riconsegna dei bagagli. Aeroporto di Bologna ha rafforzato il monitoraggio dei processi e dei flussi in supporto ed in collaborazione con i prestatori d'opera, le compagnie aeree e gli Enti preposti ai controlli, anche mediante importanti investimenti in *staffing*, strumentazioni ed infrastrutture.

I risultati raccolti dalle indagini di soddisfazione ASQ (Airport Service Quality) rimangono positivi ma evidenziano anch'essi un leggero calo nel trimestre di picco estivo, in particolare per gli aspetti infrastrutturali e di *comfort*. Nel corso dell'anno, l'indicatore di sintesi relativo all'*overall satisfaction* (misurato su una scala da 1 a 5) ha registrato un valore di 3,67 (3,66 nel 2015).

Principali Indicatori di Qualità		Gennaio – settembre 2016	Gennaio – settembre 2015
Customer Satisfaction Index	% passeggeri soddisfatti	98,5%	98,4%
Regolarità e rapidità del servizio	% passeggeri soddisfatti	98,2%	97,9%
Percezione sul livello pulizia generale	% passeggeri soddisfatti	98,5%	97,3%
Percezione sul livello pulizia e funzionalità toilette	% passeggeri soddisfatti	94,6%	95,3%
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	Tempo di attesa dal B.O. nel 90% dei casi	4'35''	4'17''
Attesa in coda al check-in	Tempo nel 90% dei casi	16'44''	14'35''
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	Tempo nel 90% dei casi	7'12''	6'59''
Tempo di riconsegna del primo/ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile (da sistema)	Primo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	23'	24'
	Ultimo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	31'	32'

Fonte: Elaborazione della Società

5 IL QUADRO NORMATIVO

5.1 IL CONTRATTO DI PROGRAMMA

Il 19 febbraio 2016 è stato firmato il Contratto di Programma tra Aeroporto G. Marconi di Bologna ed Enac, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile che rappresenta un ulteriore passo verso la conclusione del processo che si perfezionerà, infine, con decreto del Ministero dei Trasporti e del Ministero dell'Economia.

Il contratto di programma definisce la realizzazione del piano degli investimenti e il rispetto degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale dell'aeroporto di Bologna per il periodo 2016-2019.

Il Contratto di Programma prevede che AdB realizzerà investimenti complessivi nell'arco del quadriennio pari a circa 112,4 milioni di euro, di cui 84 milioni relativi al Masterplan (investimenti su infrastrutture aeroportuali) e 28,4 milioni per investimenti a supporto delle aree commerciali, dei processi operativi e di miglioramento dell'esperienza del passeggero.

5.2 LA REGOLAZIONE TARIFFARIA 2016-2019

In ottemperanza al vigente quadro regolatorio ed ai modelli tariffari elaborati dall'Autorità di Regolazione Aeroportuale ("ART") AdB ha condotto e positivamente completato, nel corso del 2015, il processo di regolazione tariffaria per il periodo 2016-2019, avvenuto in stretto coordinamento e sotto la vigilanza della stessa Authority.

La decorrenza del nuovo sistema tariffario è avvenuta a partire dal 1 gennaio 2016.

In data 26 ottobre 2016 si è tenuta l'audizione annuale degli Utenti, così come indicato dal Modello di regolazione dei Diritti Aeroportuali applicabile agli aeroporti con traffico superiore ai 5 milioni. Durante questo incontro sono state comunicate ai vettori le nuove tariffe che entreranno in vigore il 1° gennaio 2017.

5.3 LA NORMATIVA IN MATERIA DI CONTRIBUTI E SUSSIDI CORRISPOSTI DAGLI AEROPORTI AI VETTORI

Con l'adozione del decreto 11 agosto 2016, il Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti ha abrogato tacitamente il decreto emanato il precedente 2 ottobre 2014, recante specifiche linee guida e, nel modificare l'originaria disciplina di attuazione dell'art. 13, commi 14 e 15 del D.L. n. 145/2013, ha regolamentato ex novo ed in maniera organica la fattispecie dell'incentivazione per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte dei vettori aerei.

Dagli approfondimenti al riguardo svolti – anche col supporto dell'Associazione Assaeroporti e di legali dalla stessa incaricati in proposito – risulta che per i contratti di incentivazione a vettori eventualmente stipulati in data successiva rispetto a quella di adozione del decreto 11 agosto 2016, e che esulano dall'ambito di applicazione delle Linee Guida, i gestori aeroportuali non sono più sottoposti agli obblighi di pubblicazione e di comunicazione alle competenti autorità amministrative (ART ed ENAC) previsti dal decreto 2 ottobre 2014 e dalle Indicazioni Operative ENAC.

La Società ritiene peraltro che gli eventuali incentivi per l'avvio e/o lo sviluppo di rotte aeree, pur non disciplinati dalle Linee Guida di cui al decreto 11 agosto 2016, continuino ad essere concessi – impregiudicata la libertà di iniziativa imprenditoriale di cui dispongono i gestori aeroportuali nella materia qui di interesse – sulla base di criteri oggettivi, trasparenti e predeterminati; ciò al precipuo fine di garantire il rispetto dei principi comunitari posti a presidio della concorrenza.

Al riguardo viene periodicamente aggiornata, sul sito istituzionale, la *policy* sviluppo traffico relativa ai piani di incentivazione programmati annualmente (o con diversa periodicità).

La *policy* sviluppo traffico di AdB è accessibile a tutti i vettori interessati sul sito *web* della Società.

5.4 ADDIZIONALE COMUNALE AI DIRITTI DI IMBARCO PASSEGGERI

L'aumento di 2,5 Euro dell'addizionale comunale sui diritti d'imbarco dei passeggeri destinata all'INPS, a decorrere dal 1° gennaio 2016, disposto dall'art.1 del decreto legge n. 357 del 29.10.2015, è stato successivamente sospeso dal 1° settembre 2016 al 31 dicembre 2016 dal D.L. n.113/2016 "Misure

finanziarie urgenti per gli Enti territoriali e il territorio” (cd. D.L. Enti Locali pubblicato in GU il 20 agosto 2016) che ha apportato alcune modifiche al Decreto 29 ottobre 2015 avente ad oggetto la “Definizione della misura dell’incremento dell’addizionale comunale sui diritti di imbarco da destinare all’INPS” e introducendo una normativa avente negativo impatto sui gestori aeroportuali nazionali, e penalizzante, pure, per i vettori operanti presso gli scali italiani. In particolare, con l’articolo 13-ter (1 comma) del citato DL 113/2016 è stata approvata una riduzione dell’addizionale comunale sui diritti di imbarco per l’anno 2016 disponendosi che “Al fine di sostenere le prospettive di crescita del settore aereo e di ridurre gli oneri a carico dei passeggeri, l’applicazione dell’incremento dell’addizionale comunale sui diritti di imbarco stabilito ai sensi dell’articolo 13, comma 23, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9, è sospesa dal 1° settembre al 31 dicembre 2016”.

Rispetto al Decreto 29 ottobre 2015 ed ai temi già rappresentati riguardo la comunicazione del 15 febbraio 2016 del Direttore Generale Enac con cui è stata disposta l’applicazione della disposizione incrementativa dell’addizionale comunale con il Decreto medesimo definita per il 2016, solamente ai biglietti con partenze previste dal 1 gennaio 2016, venduti successivamente all’aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA avvenuto in data 17 dicembre 2015 e comunque non oltre il 22 dicembre 2015, si dà atto della contestazione da parte di taluni vettori delle fatturazioni emesse dal gestore aeroportuale – per conto dell’INPS – e si informa che ogni richiesta di rimborso o ripetizione che la Società ha ricevuto e riceverà è stata e/o sarà rigettata con indicazione ai vettori di rivolgersi direttamente al beneficiario (INPS, appunto) per la restituzione dell’addizionale comunale che la Società incassa e riversa all’INPS.

Si segnala, infine, che il DDL “Legge di Bilancio 2017”, attualmente in discussione, all’art.55 prevede la soppressione definitiva, a decorrere dal 1° gennaio 2017, della parte di addizionale comunale, pari a 2,41 Euro per il 2017 e 2,34 Euro per il 2018, introdotta dall’art.13 commi 21 e 23 del decreto legge 145/2013.

6 IL CONTENZIOSO

Ricorso avverso lo schema di accordo quadro tra società di gestione aeroportuale e VVF ai sensi del Regolamento n. 139/2014

ENAC, in data 1° aprile 2016, peraltro senza addivenire ad una formale pubblicazione, ha reso conoscibile il definito schema di Accordo Quadro tra Gestore Aeroportuale e Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, precisandone i caratteri cogenti e vincolanti in quanto la relativa sottoscrizione viene nello schema indicata come “propedeutica...al processo di conversione del Certificato di Aeroporto” ai sensi del Regolamento UE n. 139/2014 e “contiene gli elementi minimi di legittimità” non derogabili che le “parti potranno, eventualmente, di comune accordo (solo) integrare”. Ritenendosi tale schema di Accordo Quadro per diverse ragioni illegittimo e gravemente pregiudizievole delle posizioni e diritti dei gestori aeroportuale trasmutando, sostanzialmente, il servizio antincendi aeroportuale da riserva di legge di competenza ed onere esclusivo del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco (come da ultimo accertato dalle conseguite sentenze del TAR Lazio, del Tribunale di Ancona e del Tribunale di Firenze), a contratto di fornitura nei confronti del Gestore Aeroportuale (neppure risultando in linea con le previsioni del Regolamento UE n. 139/2014, in quanto non contempla nessuna modalità e/o meccanismo di interfacciamento delle rispettive organizzazioni competenti, tanto più nell’essenziale e rilevante tematica dei Piani di Emergenza), il medesimo è stato oggetto di impugnativa presso il Tar Lazio. Più precisamente, in data 31 maggio 2016 è stato notificato nell’interesse di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., e di altre 14 società di gestione aeroportuale, apposito ricorso avverso lo schema di accordo quadro definito da ENAC; il ricorso è stato successivamente iscritto a ruolo del TAR Lazio in data 28 giugno 2016 con RG 7483/16.

Oltre a quanto sopra elencato, non risultano intervenute variazioni significative rispetto a quanto commentato nella Relazione sulla Gestione del Bilancio 2015; si rimanda a quest’ultimo documento per approfondimenti.

7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Con riferimento alle informazioni richieste dall'art.2428, c.2, n.6 bis si segnala che il Gruppo non detiene strumenti finanziari rilevanti né risulta esposto a **rischi finanziari** apprezzabili, 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 disponibilità di liquidità e 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**, la perdurante crisi economica mondiale ha avuto un forte impatto negativo sul settore aereo con conseguente aumento del rischio di credito. Il **rischio di credito** del Gruppo presenta un grado di concentrazione del 49% vantato nei confronti dei primi dieci clienti. 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, in continuità con i bilanci degli esercizi precedenti.

Le politiche commerciali poste in essere dal Gruppo hanno l'obiettivo di limitare l'esposizione nel seguente modo:

- 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, si segnala 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 2016, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 45,8%. AdB e Ryanair hanno peraltro rafforzato la partnership in data 27 ottobre u.s. 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 la Società, 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: in tale ottica si ritiene particolarmente significativo il recente avvio della rotta operata da Emirates verso Dubai.

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.

Stagionalità dei ricavi

A causa della natura ciclica del settore in cui il Gruppo opera, generalmente sono attesi ricavi e risultati operativi più elevati nel terzo trimestre dell'anno, piuttosto che nei primi e negli ultimi mesi. Le vendite più elevate si concentrano, infatti, nel periodo giugno-settembre, momento di picco delle vacanze estive, in cui

si registra il massimo livello di utenza. A questo si aggiunge una forte componente di passeggeri *business*, per le caratteristiche del tessuto imprenditoriale del territorio e per la presenza di eventi fieristici di richiamo internazionale, che tempera i picchi stagionali dell'attività turistica. Pertanto, i dati economici e finanziari relativi a periodi infrannuali potrebbero non essere rappresentativi della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo su base annua.

8 GARANZIE PRESTATE

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

in migliaia di Euro	30/09/2016	30/09/2015	Var.	Variaz. %
Fidejussioni	5.149	4.827	321	6,7%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	4.000	0	4.000	100,0%
Lettere di patronage	2.509	2.763	-254	-9,2%
Totale garanzie prestate	11.658	7.590	4.068	53,6%

Al 30 settembre 2016, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 11,7 milioni di Euro e si riferiscono principalmente a:

- fidejussione a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (4,2 milioni di Euro);
- pegno sullo Strumento Finanziario Partecipativo emesso da Marconi Express Spa e sottoscritto dalla Capogruppo per un valore nominale di 10,87 milioni di Euro a garanzia delle obbligazioni di Marconi Express nei confronti degli Istituti di Credito finanziatori del progetto People Mover, versato al 30 settembre 2016 per 4 milioni di Euro. L'accordo di Pegno di Strumenti Finanziari Partecipativi è stato sottoscritto in data 30 settembre 2016;
- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) pari al 51% del capitale residuo che, alla data di chiusura del periodo, risulta pari a 2,5 milioni di Euro.

9 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEI NOVE MESI ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Dopo la chiusura del periodo gennaio-settembre 2016 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 2016 lo scalo ha registrato un incremento del traffico passeggeri del 12,2% e dei movimenti dell'11% rispetto allo stesso mese del 2015, a conferma del trend positivo che ha caratterizzato il 2016, grazie all'avvio di nuove rotte e al potenziamento di rotte esistenti.

Nei primi dieci mesi dell'anno i passeggeri complessivi hanno superato quota 6,5 milioni (6.571.678), con una crescita del 12,5% sullo stesso periodo del 2015 e i movimenti complessivi sono stati 55.723 (+10,1%).

Rafforzamento della partnership con Ryanair

Il 27 ottobre 2016 la Società ha annunciato il rafforzamento della *partnership* con Ryanair, prima compagnia aerea europea per numero di passeggeri trasportati all'anno.

La *partnership*, avviata nel 2008, è stata rafforzata grazie alla rimodulazione dell'accordo che prevede fra l'altro un allungamento dei termini contrattuali fino al 2022.

Aeroporto di Bologna e Ryanair si sono così impegnati a:

- 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.

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 2016.

Le previsioni di evoluzione della gestione

I segnali di ripresa derivanti dall'andamento macroeconomico generale inducono a guardare ai prossimi mesi in modo tendenzialmente positivo, pur consapevoli dei potenziali rischi dovuti all'ancora incerto scenario geopolitico internazionale che potrebbe influire negativamente sulle dinamiche del traffico aereo.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 14 novembre 2016

Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 2016

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 30.09.2016	al 31.12.2015
Diritti di concessione		155.950	155.001
Altre attività immateriali		1.055	881
Attività immateriali	1	157.005	155.882
Terreni, immobili, impianti e macchinari		11.360	9.922
Investimenti immobiliari		4.732	4.732
Attività materiali	2	16.092	14.654
Partecipazioni	3	147	147
Altre attività finanziarie non correnti	4	25.068	363
Imposte differite attive	5	7.616	7.474
Altre attività non correnti	6	1.373	1.386
Altre attività non correnti		34.204	9.370
ATTIVITA' NON CORRENTI		207.301	179.906
Rimanenze di magazzino	7	471	467
Crediti commerciali	8	15.809	13.777
Altre attività correnti	9	8.496	7.830
Attività finanziarie correnti	10	12.192	8.831
Cassa e altre disponibilità liquide	11	15.987	50.684
ATTIVITA' CORRENTI		52.955	81.589
TOTALE ATTIVITA'		260.256	261.495
<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.09.2016	al 31.12.2015
Capitale sociale		90.314	90.250
Riserve		63.723	63.306
Risultato dell'esercizio		10.062	6.957
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	12	164.099	160.513
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	12	598	514
TOTALE PATRIMONIO NETTO		164.697	161.027
TFR e altri fondi relativi al personale	13	4.912	4.471
Imposte differite passive	14	2.201	2.145
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	10.659	9.548
Fondi per rischi e oneri	16	1.306	1.521
Passività finanziarie non correnti	17	27.671	32.728
Altri debiti non correnti		194	219
PASSIVITA' NON CORRENTI		46.943	50.632
Debiti commerciali	18	11.088	13.746
Altre passività	19	24.915	19.562
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	20	3.043	3.439
Fondi per rischi e oneri	21	501	936
Passività finanziarie correnti	22	9.069	12.153
PASSIVITA' CORRENTI		48.616	49.836
TOTALE PASSIVITÀ		95.559	100.468
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		260.256	261.495

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per i nove mesi chiusi al	per i nove mesi chiusi al
		30.09.2016	30.09.2015
Ricavi per servizi aeronautici		36.573	33.197
Ricavi per servizi non aeronautici		26.930	24.378
Ricavi per servizi di costruzione		4.990	1.526
Altri ricavi e proventi della gestione		497	656
Ricavi	23	68.990	59.757
Materiali di consumo e merci		(1.068)	(1.247)
Costi per servizi		(13.708)	(12.911)
Costi per servizi di costruzione		(4.752)	(1.453)
Canoni, noleggi e altri costi		(5.474)	(4.866)
Oneri diversi di gestione		(2.313)	(2.366)
Costo del personale		(18.983)	(17.804)
Costi	24	(46.298)	(40.647)
Ammortamento Diritti di concessione		(3.982)	(3.873)
Ammortamento altre attività immateriali		(455)	(368)
Ammortamento attività materiali		(1.262)	(1.089)
Ammortamenti e svalutazioni	25	(5.699)	(5.330)
Accantonamento rischi su crediti		(49)	(100)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(1.926)	(2.113)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		102	(135)
Accantonamenti per rischi ed oneri	26	(1.873)	(2.348)
Totale Costi		(58.370)	(48.325)
Risultato operativo		15.120	11.432
Proventi finanziari	27	251	180
Oneri finanziari	27	(1.016)	(846)
Proventi e oneri non ricorrenti		0	(2.493)
Risultato ante imposte		14.355	8.273
Imposte dell'esercizio	28	(4.206)	(2.504)
Utile (perdita) d'esercizio		10.149	5.769
Utile (perdita) di terzi		87	113
Utile (perdita) di Gruppo		10.062	5.656
Utile/(Perdita) Base per azione (unità di Euro)		0,27	0,19
Utile/(Perdita) Diluito per azione (unità di Euro)		0,27	0,19

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015
Utile (perdita) di esercizio (A)	10.149	5.769
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>	0	0
<i>Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)</i>	0	0
<i>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
Utili (perdite) attuariali su TFR	(472)	319
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR	130	(88)
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	(342)	231
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	(342)	231
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	9.807	6.000
di cui Terzi	84	113
di cui Gruppo	9.723	5.887

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2016	al 30.09.2015
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	14.355	8.273
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
- Margine da servizi di costruzione	(238)	(73)
+ Ammortamenti	5.699	5.330
+ Accantonamento fondi	1.873	2.348
+ Oneri per interessi da attualizzazione fondi e TFR	278	261
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	487	405
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	59	(3)
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	74	8
+/- Minusvalenze da eliminazione cespiti	17	0
Flussi di cassa (generato / assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	22.604	16.549
Variazione rimanenze di magazzino	(4)	45
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(2.005)	(3.017)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti (non finanziarie)	(898)	(1.822)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(2.565)	(2.432)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	4.064	2.331
Interessi pagati	(578)	(252)
Interessi incassati	183	48
Imposte pagate	(1.644)	(3.869)
TFR pagato	(176)	(177)
Utilizzo fondi	(2.068)	(1.951)
Flussi di cassa (generato / assorbito) dalle attività operative netto	16.913	5.453
Acquisto di attività materiali	(2.717)	(1.204)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	0	4
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(5.382)	(1.795)
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	0	0
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	293	605
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	(28.315)	(6.950)
Flussi di cassa (generato / assorbito) dell'attività di investimento	(36.121)	(9.340)
Incassi derivanti da emissioni di azioni	0	28.036
Dividendi distribuiti	(6.137)	0
Finanziamenti ricevuti	0	23.000
Finanziamenti rimborsati	(9.352)	(5.623)
Flussi di cassa (generato / assorbito) dell'attività di finanziamento	(15.489)	45.413
Variazione finale di cassa	(34.697)	41.526
Disponibilità liquide inizio periodo	50.684	7.021
Variazione finale di cassa	(34.697)	41.526
Disponibilità liquide fine periodo	15.987	48.547

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

in migliaia di Euro	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 31.12.2014	74.000	14.350	4.335	28.172	(3.222)	(979)	2.153	6.873	125.682	355	126.037
Attribuzione del risultato esercizio 2014	0	0	344	6.434	0	0	95	(6.873)	0	0	0
Aumento Capitale Sociale	16.250	11.462	0	0	0	0	0	0	27.712	0	27.712
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	231	0	5.656	5.887	113	6.000
Patrimonio netto al 30.09.2015	90.250	25.812	4.679	34.606	(3.222)	(748)	2.248	5.656	159.281	468	159.749

in migliaia di Euro	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 31.12.2015	90.250	25.747	4.679	34.606	(3.222)	(752)	2.248	6.957	160.513	514	161.027
Attribuzione del risultato esercizio 2015	0	0	339	316	0	0	6.302	(6.957)	0	0	0
Aumento Capitale Sociale	64	(64)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(6.137)	0	(6.137)	0	(6.137)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(339)	0	10.062	9.723	84	9.807
Patrimonio netto al 30.09.2016	90.314	25.683	5.018	34.922	(3.222)	(1.091)	2.413	10.062	164.099	598	164.697

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 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 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 Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna. E' soggetta all'attività di direzione e coordinamento della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato intermedio al 30 Settembre 2016

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato intermedio del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato intermedio del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2016 ed include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015, limitatamente alle poste contenute nella Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata e i dati comparativi relativi ai nove mesi 1° gennaio 2015-30 settembre 2015, 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 che sono iscritte al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale. Il Gruppo, infatti, ha valutato che, pur ancora in presenza di un difficile contesto economico e finanziario, 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.

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

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

La pubblicazione del bilancio consolidato intermedio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2016 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 14 novembre 2016.

Contenuto e forma del bilancio consolidato intermedio

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 2015 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 al 31 dicembre 2015 cui si rimanda per maggiori dettagli.

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

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 2016 e al 31 dicembre 2015 relative a denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

<i>in migliaia di euro</i>	Valuta	Capitale Sociale	al 30.09.2016	al 31.12.2015
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	Euro	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l.	Euro	316	51,00%	51,00%

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società collegate, le informazioni al 30 settembre 2016 e al 31 dicembre 2015 relative a denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

<i>in migliaia di euro</i>	Valuta	Capitale Sociale	al 30.09.2016	al 31.12.2015
Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l.	Euro	300	24,00%	24,00%

Informativa relativa ai Settori Operativi

Il Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna, in applicazione all’IFRS 8, ha identificato i propri settori operativi nelle aree di *business* che generano ricavi e costi, i cui risultati sono periodicamente rivisti dal più alto livello decisionale ai fini della valutazione delle *performance* e delle decisioni in merito all’allocazione delle risorse.

I settori operativi del Gruppo ai sensi dell’IFRS 8 – *Operating Segment* identificate dal gruppo sono:

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

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 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 30.09.2016 <i>Aviation</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016 <i>Non Aviation</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016 Altro	Totale per i nove mesi chiusi al 30.09.2016
Ricavi	41.714	27.276	0	68.990
Costi	(33.516)	(12.782)	0	(46.298)
Margine Operativo Lordo	8.198	14.494	0	22.692
Ammortamenti e svalutazioni	(3.904)	(1.795)	0	(5.699)
Accantonamenti	(1.558)	(315)	0	(1.873)
Risultato operativo	2.736	12.384	0	15.120
Proventi finanziari	0	0	251	251
Oneri finanziari	0	0	(1.016)	(1.016)
Proventi e oneri non ricorrenti	0	0	0	0
Risultato ante imposte	2.736	12.384	(765)	14.355
Imposte dell'esercizio	0	0	(4.206)	(4.206)
Utile (perdita) d'esercizio	2.736	12.384	(4.971)	10.149
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	87
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	10.062

<i>in migliaia di Euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015 <i>Aviation</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015 <i>Non Aviation</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015 Altro	Totale per i nove mesi chiusi al 30.09.2015
Ricavi	34.967	24.790	0	59.757
Costi	(28.979)	(11.668)	0	(40.647)
Margine Operativo Lordo	5.988	13.122	0	19.110
Ammortamenti e svalutazioni	(3.516)	(1.814)	0	(5.330)
Accantonamenti	(1.944)	(404)	0	(2.348)
Risultato operativo	528	10.904	0	11.432
Proventi finanziari	0	0	180	180
Oneri finanziari	0	0	(846)	(846)
Proventi e oneri non ricorrenti	0	0	(2.493)	(2.493)
Risultato ante imposte	528	10.904	(3.159)	8.273
Imposte dell'esercizio	0	0	(2.504)	(2.504)
Utile (perdita) d'esercizio	528	10.904	(5.663)	5.769
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	113
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	5.656

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

<i>in migliaia di Euro</i>	al 30.09.2016 Aviation	al 30.09.2016 Non Aviation	al 30.09.2016 Altro	Totale al 30.09.2016
Attività non correnti	149.487	23.651	34.164	207.301
Attività immateriali	144.330	12.675	0	157.005
Diritti di concessione	143.785	12.164	0	155.950
Altre attività immateriali	545	511	0	1.055
Attività materiali	5.116	10.976	0	16.092
Terreni, immobili, impianti e macchinari	5.116	6.244	0	11.360
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	40	0	34.164	34.204
Partecipazioni	0	0	147	147
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	25.068	25.068
Imposte differite attive	0	0	7.616	7.616
Altre attività non correnti	40	0	1.333	1.373
Attività correnti	19.686	4.552	28.717	52.955
Rimanenze di magazzino	292	179	0	471
Crediti commerciali	12.079	3.730	0	15.809
Altre attività correnti	7.315	643	538	8.496
Attività finanziarie correnti	0	0	12.192	12.192
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	15.987	15.987
Totale attività	169.173	28.203	62.880	260.256

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, *handling* Aviazione Generale, 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 *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 dei relativi investimenti;
- 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 2016 confrontato con i dati al 31 dicembre 2015.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2016	al 31.12.2015	Variazione
Diritti di concessione	155.950	155.001	949
Software, licenze e diritti simili	733	690	43
Altre attività immateriali	76	81	(5)
)Altre attività immateriali in corso	246	110	136
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	157.005	155.882	1.123

La voce Diritti di concessione registra un incremento al 30 settembre 2016 pari a circa 4,99 milioni di Euro (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso dell'esercizio) principalmente per:

- I lavori di riqualifica del piazzale aeroclub e di un tratto della via di rullaggio per 2,5 milioni di Euro;
- la realizzazione di nuovi servizi igienici e la riqualifica di alcuni uffici e locali del terminal per 0,59 milioni di Euro;
- l'ampliamento dei parcheggi P3, Express e Staff (0,28 milioni di Euro) per soddisfare l'aumento di traffico ed in seguito alla diminuzione di posti auto dovuta alla presenza del cantiere per la realizzazione del People Mover;
- i lavori riguardanti un impianto di automazione di riconsegna bagagli in arrivo, in corso di realizzazione al 30 settembre per 0,27 milioni di Euro;
- la realizzazione della viabilità ciclo pedonale che collega l'ingresso dell'aeroporto con il terminal passeggeri ed i parcheggi (0,13 milioni di Euro);
- la fornitura di nuove apparecchiature di rete e networking relative al progetto di riqualifica del datacenter aziendale (0,13 milioni di Euro).

Nel corso dei primi nove mesi dell'anno, inoltre sono entrati in funzione due pontili di imbarco per 0,92 milioni di Euro; altri tre pontili di imbarco sono ancora in fase di realizzazione per un importo complessivo al 30 settembre 2016 di 0,52 milioni di Euro.

L'ammortamento dei Diritti di concessione di competenza del periodo ammonta a 3,98 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione. Tale importo si incrementa rispetto a quanto rilevato al terzo trimestre 2015 per effetto dell'entrata in funzione degli investimenti eseguiti sulle infrastrutture aeroportuali nel corso delle dodici mensilità trascorse da settembre 2015.

La voce Software, licenze e diritti simili, costituita da software utilizzati per la gestione dei servizi, rileva un incremento nel periodo per 0,49 milioni di Euro principalmente dovuto alla sostituzione della nuova

piattaforma intranet aziendale per complessive 0,12 milioni di Euro oltre che licenze software per nuovi applicativi e per nuove funzionalità degli applicativi già esistenti.

L'ammortamento della voce Software, licenze e diritti simili non subisce variazioni significative nei due periodi oggetto di confronto.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per progetti non conclusi al 30 settembre 2016 tra cui l'implementazione di piattaforme software finalizzate alla raccolta dei dati per una maggior conoscenza e profilazione dell'utenza aeroportuale.

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

Sono stati compiuti i test di *impairment* al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione, oggetto di contabilizzazione nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 ed in precedenti esercizi.

In relazione alla predisposizione del bilancio consolidato intermedio, 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 2016-2044 formulate dal Consiglio di Amministrazione e già utilizzate per l'effettuazione del test di *impairment* per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 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 2016.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 30 settembre 2016 confrontato con i dati al 31 dicembre 2015.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2016	al 31.12.2015	Variazione
Terreni	2.758	2.758	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	1.636	1.638	(2)
Macchinari, attrezzature e impianti	3.305	3.325	(20)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.928	2.066	(138)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	1.733	135	1.598
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	16.092	14.654	1.438

La voce Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto rileva un incremento di 0,24 milioni di Euro relativo principalmente all'acquisto di arredi vari, di macchine elettroniche e apparecchiature radio per uffici e varie aree del terminal al fine di garantire continuità nell'erogazione dei servizi.

La voce Macchinari, attrezzature impianti registra un incremento di 0,74 milioni di Euro, riguardante principalmente la fornitura e posa in opera di nuovi impianti pubblicitari con tecnologia digitale (0,50 milioni di Euro) oltre all'acquisto di un nuovo mezzo elevatore per passeggeri a ridotta mobilità (PRM) per 0,19 milioni di Euro.

Le immobilizzazioni materiali in corso accolgono importi sostenuti per progetti non conclusi al 30 settembre 2016 tra i quali i lavori di realizzazione della stazione del People Mover.

L'incremento degli ammortamenti delle attività materiali è principalmente dovuto agli investimenti entrati in funzione nel corso delle dodici mensilità trascorse da settembre 2015.

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 Società conferma che il valore di costo di iscrizione approssima, per natura e strategicità dell'investimento, il *fair value* del medesimo.

3. Partecipazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle partecipazioni al 30 settembre 2016 confrontato con i dati al 31 dicembre 2015; il valore e la composizione delle partecipazioni risultano invariati.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2015	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 30.09.2016
Altre partecipazioni	147	0	0	0	147
TOTALE PARTECIPAZIONI	147	0	0	0	147

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 30.09.2016	al 31.12.2015	Variazione
Consorzio Energia Fiera District	13,33%	3	3	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
Bologna Welcome Srl	10%	40	40	0
Bologna Congressi Spa	10%	104	104	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		147	147	0

4. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2016 confrontato con i dati al 31 dicembre 2015.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2015	Incrementi/Acqui- sizioni	Decrementi/Cessio- ni	Svalutazioni	al 30.09.2016
Strumenti Finanziari Partecipativi	0	4.000	0	0	4.000
Obbligazioni	0	7.748	0	0	7.748
Conti bancari vincolati	70	13.000	0	0	13.070
Altre attività finanziarie diverse	293	250	(293)	0	250
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	363	24.998	(293)	0	25.068

La voce Altre attività finanziarie non correnti include:

- la sottoscrizione in data 21 gennaio 2016 dello strumento finanziario partecipativo in Marconi Express Spa per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro e contestuale versamento della prima *tranche* di 4 milioni di Euro. Marconi Express Spa è la società concessionaria della realizzazione e gestione dell'infrastruttura di collegamento rapido su rotaia tra Aeroporto e Stazione Centrale di Bologna denominato People Mover di cui si è data informativa già a partire dal bilancio 2015. Il valore di iscrizione corrisponde all'importo effettivamente versato in fase di sottoscrizione dello strumento ovvero al costo sostenuto al 30 settembre 2016. Tale attività finanziaria, ai sensi del

principio IAS 39, è classificata nella categoria delle attività finanziarie disponibili per la vendita (AFS- Available for sale). La misurazione successiva alla prima iscrizione è effettuata al *fair value* e le relative variazioni sono imputate a Patrimonio Netto ed esposte nel Conto Economico Complessivo come OCI (*Other Comprehensive Income*); le perdite di valore sono, invece, imputate a Conto Economico. Tuttavia, 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 avverranno 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, saranno imputate a Conto Economico e non potranno essere oggetto di ripristini di valore. Si segnala che in data 11 ottobre è stata versata la seconda *tranche* di 3 milioni di Euro in corrispondenza del raggiungimento del 20% dell'avanzamento lavori dell'intera opera. Infine, come da informativa dettagliata nella Relazione sulla Gestione al cap. "Garanzie Prestate", in data 30 settembre 2016, è stato sottoscritto un accordo di pegno sul suddetto strumento finanziario partecipativo a garanzia delle obbligazioni di Marconi Express Spa verso le banche Finanziatrici del progetto People Mover: in esecuzione di tale atto lo Strumento Finanziario Partecipativo è stato depositato presso la Banca Custode (Unicredit Spa) su un conto titoli vincolato intestato alla Capogruppo;

- l'acquisto di due obbligazioni senior per un valore nominale complessivo di 7,5 milioni di Euro e scadenza, rispettivamente, ottobre 2017 per un controvalore di 3 milioni di Euro e settembre 2018 per 4,5 milioni di Euro. Il Gruppo ha valutato di classificare tali attività finanziarie, ai sensi del principio IAS 39, tra gli investimenti posseduti sino alla scadenza (HTM) in quanto ha l'intenzione e la capacità di mantenerli in portafoglio fino a scadenza. Dopo la rilevazione iniziale al costo di acquisto, tali investimenti sono valutati con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso d'interesse effettivo e quindi rilevando eventuali sconti, premi sull'acquisto o altri costi che sono parte integrante del tasso d'interesse effettivo. In relazione al valore di tali attività finanziarie al 30 settembre 2016 non vi sono indicatori di *impairment*;
- conti bancari vincolati di cui:
 - 7 milioni di Euro di Time deposit con scadenza ottobre 2017;
 - 6 milioni di Euro di Buoni di Risparmio con scadenza agosto 2018;
 - oltre a 0,07 milioni di Euro relativi al saldo di un conto corrente sul quale l'Istituto bancario ha iscritto un pegno in relazione alla fidejussione emessa a favore dell'Agenzia delle Dogane per il pagamento delle somme dovute sulle operazioni di introduzioni e/o estrazione delle merci dal Magazzino di temporanea Custodia dell'aeroporto di Bologna;
- infine la voce residuale "Altre attività finanziarie non correnti" che al 31 dicembre 2015 includeva esclusivamente la quota a lungo termine del credito originatosi dalla cessione della società Marconi Handling S.r.l., si decrementa di tale importo per la riclassifica delle rate rimanenti nelle attività finanziarie correnti (si veda la Nota 10) in quanto l'ultima rata ha scadenza 30 giugno 2017. L'incremento della voce è invece attribuibile alla sottoscrizione di un prodotto di capitalizzazione di 0,25 milioni di Euro e durata 5 anni che il Gruppo ha valutato di classificare, ai sensi del principio IAS 39 tra gli investimenti detenuti fino a scadenza (HTM) con relativa rilevazione iniziale e valutazione periodica come sopradescritto.

5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per il periodo chiuso al 30 settembre 2016 confrontato con i dati al 31 dicembre 2015.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2015	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.09.2016
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	7.474	1.318	(1.176)	7.616

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 30 settembre 2016 confrontato con i dati al 31 dicembre 2015.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2016	al 31.12.2015	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	46	62	(16)
Depositi cauzionali	83	80	3
Crediti tributari non correnti	1.244	1.244	0
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	1.373	1.386	(13)

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 30 settembre 2016 confrontato con i dati al 31 dicembre 2015.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2016	al 31.12.2015	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	445	427	18
Rimanenze di Prodotti finiti	26	40	(14)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	471	467	4

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 30.09.2016	al 31.12.2015	Variazione
Crediti commerciali	17.375	15.371	2.004
Fondo svalutazione	(1.566)	(1.594)	28
CREDITI COMMERCIALI	15.809	13.777	2.032

L'aumento dei crediti commerciali al 30 settembre 2016 rispetto al 31 dicembre 2015 è dovuto sia alla stagionalità dell'attività aeroportuale che alla crescita del fatturato.

I crediti commerciali sono ricondotti al loro valore nominale mediante un fondo svalutazione crediti determinato ad ogni periodo sulla base di un'analisi specifica, sia delle pratiche in contenzioso, che delle pratiche che, pur non essendo in contenzioso, presentano un'anzianità significativa.

Tale valutazione richiede di elaborare delle stime circa la probabilità del relativo recupero effettuate anche mediante il supporto dei legali incaricati di seguire il contenzioso e tenendo conto delle garanzie fidejussorie ricevute dai clienti.

La misura del fondo al 30 settembre 2016, pari a 1,6 milioni di Euro, è ritenuta congrua al fine di ricondurre il valore nominale dei crediti commerciali al valore di presumibile realizzo.

La movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti è stata la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2015	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 30.09.2016
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.594)	(121)	149	0	(1.566)

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 30 settembre 2016 confrontato con i dati al 31 dicembre 2015.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2016	al 31.12.2015	Variazione
Credito IVA	110	89	21
Crediti per imposte dirette	32	374	(342)
Altri crediti tributari	0	13	(13)
Crediti verso il personale	94	70	24
Altri crediti	8.260	7.284	976
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	8.496	7.830	666

La variazione più significativa all'interno della voce Altri Crediti di cui si riporta il dettaglio di seguito, riguarda il credito per addizionale comunale sui diritti di imbarco dei passeggeri il cui incremento è coerente a quello registrato dai crediti commerciali di riferimento.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2016	al 31.12.2015	Variazione
Ratei e Risconti attivi	674	291	383
Anticipi a fornitori	183	194	(11)
Crediti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	64	20	44
Crediti per addizionale comunale	4.166	3.316	850
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(833)	(449)	(384)
Credito per depositi cauzionali (art.17)	3.628	3.628	0
Altri crediti correnti	378	284	94
TOTALE ALTRI CREDITI	8.260	7.284	976

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 addizionale comunale per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero e si è movimentata come illustrato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2015	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 31.03.2016
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(449)	(385)	1	0	(833)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(449)	(385)	1	0	(833)

L'incremento del periodo accoglie il credito per addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri corrispondente alla quota di incremento di 2,50 Euro per l'anno 2016 disposto dal Decreto Interministeriale del 29 ottobre 2015, incremento la cui decorrenza è stata contestata da alcuni vettori ed è stato poi successivamente sospeso (dal 1° settembre al 31 dicembre 2016) dall'art.13-ter del decreto legge 113 del 24 giugno 2016.

Infine, si segnala che il credito per depositi cauzionali (art.17) che attiene al deposito cauzionale versato dalla Capogruppo all'Enac per il periodo 1998-2004 in cui operava in regime di anticipata occupazione dei

beni demaniali ex art.17 della legge 135/97 per complessivi 3,6 milioni di Euro è stato integralmente incassato in data 19 ottobre 2016.

10. Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 30 settembre 2016 confrontato con i dati al 31 dicembre 2015.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2016	al 31.12.2015	Variazione
Titoli e similari	2.897	2.838	59
Conti vincolati	8.302	5.050	3.252
Crediti da cessione partecipazioni	944	914	30
Altri crediti finanziari	49	29	20
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	12.192	8.831	3.361

In dettaglio, le principali variazioni delle attività finanziarie correnti si riferiscono a:

- conti vincolati che attengono a impieghi di liquidità in alcuni conti di deposito con le seguenti scadenze:
 - febbraio 2017: 1,1 milione di Euro
 - marzo 2017: 0,2 milioni di Euro
 - aprile 2017: 3 milioni di Euro
 - maggio 2017: 3 milioni di Euro
 - agosto 2017: 1 milione di Euro

mentre l'importo iscritto al 31 dicembre 2015 per 5,05 milioni di Euro con scadenza ad aprile e maggio 2016, rispettivamente per 5 e 0,0 5 milioni di Euro, è stato incassato;

- crediti da cessione partecipazioni che accolgono la quota a breve dei crediti per la cessione della partecipazione in Marconi Handling. L'aumento di questa voce è dovuto agli interessi per la rateizzazione del pagamento maturati nel periodo.

11. Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2016	al 31.12.2015	Variazione
Depositi bancari e postali	15.963	50.657	(34.694)
Denaro e valori in cassa	24	27	(3)
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	15.987	50.684	(34.697)

Sono presenti in questa voce al 30 settembre 2016 anche 4 milioni di Euro di conti di deposito scaduti ad ottobre 2016.

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 30 settembre 2016 confrontato con i dati al 31 dicembre 2015.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2016	al 31.12.2015	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.250	64
Riserve	63.723	63.306	417
Risultato dell'esercizio	10.062	6.957	3.105
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	164.099	160.513	3.586

i. Capitale sociale

A seguito dell'operazione di aumento del Capitale Sociale della Capogruppo avvenuta nell'ambito del processo di quotazione in Borsa, avvenuta il 14 luglio 2015 il Capitale Sociale al 31 dicembre 2015 risultava formato da n. 36.100.000 azioni ordinarie ed era pari a 90,25 milioni di Euro, interamente sottoscritto e versato. Nell'ambito dell'OPVS era stata prevista l'attribuzione di Bonus Share in caso di mantenimento continuativo delle azioni sottoscritte per 365 giorni dalla data di inizio delle negoziazioni del titolo in Borsa, nella seguente misura:

- n.1 azione ogni 20 azioni sottoscritte per pubblico indistinto e Residenti della Regione Emilia Romagna;
- n.1 azione ogni 10 azioni sottoscritte per i dipendenti del Gruppo.

All'esito della sottoscrizione risultava un numero di 109.200 azioni con sottostante Bonus Share. A seguito dell'esercizio di tale diritto nel mese di settembre 2016 sono state emesse 25.665 azioni ordinarie in favore degli azionisti aventi diritto alle Bonus Share, in conformità alla deliberazione dell'Assemblea dei Soci del 20 maggio 2015 ed utilizzando la riserva sovrapprezzo emissioni azioni.

Con deposito presso il Registro delle Imprese di Bologna effettuato il 19 settembre 2016 l'ammontare del capitale Sociale della capogruppo da quella data è pari a Euro 90.314.162 rappresentato 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 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo	9.722.415	5.887.260
Numero medio di azioni in circolazione	36.101.030	31.457.143
Numero medio di azioni compresa Bonus Share	36.101.030	31.566.343
Utile/(Perdita) Base per azione	0,27	0,19
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,27	0,19

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 30 settembre 2016 confrontato con i dati al 31 dicembre 2015.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2016	al 31.12.2015	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.747	(64)
Riserva legale	5.018	4.679	339
Riserva straordinaria	34.922	34.606	316
Riserve FTA	(3.222)	(3.222)	0
Utili/perdite portati a nuovo	2.413	2.248	165
Riserva OCI	(1.091)	(752)	(339)
TOTALE RISERVE	63.723	63.306	417

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è stata costituita quanto a:

- o 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;
- o 11,33 milioni di Euro a seguito dell'OPVS sopradescritta.

La movimentazione evidenziata nel periodo (-0,06 milioni di Euro) dalla riserva sovrapprezzo azioni è dovuta all'utilizzo per l'aumento di Capitale Sociale connesso all'esercizio della Bonus Share.

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

La riserva legale e la riserva straordinaria risultano incrementate per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio precedente e, per quanto riguarda la capogruppo, al netto della distribuzione dei dividendi deliberata dall'Assemblea dei Soci del 27 aprile 2016 per 6,137 milioni di Euro corrispondente ad un dividendo lordo di 0,17 Euro per ognuna delle 36.100.000 azioni ordinarie in circolazione alla data di stacco cedola (2 maggio 2016). La riserva straordinaria è interamente costituita da utili di esercizi precedenti.

La riserva Utili/perdite portati a nuovo si incrementa per effetto dell'attribuzione degli utili/perdite derivanti dalle scritture IAS delle società controllate oltre a quota parte del risultato di esercizio di Tag.

La riserva OCI rileva le variazioni derivanti dall'attualizzazione del TFR secondo quanto previsto dallo IAS 19 *revised*, al netto del relativo effetto fiscale.

La tabella di seguito mostra il dettaglio della riserva al 30 settembre 2016 e relativo confronto:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2016	al 31.12.2015	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.514)	(1.042)	(472)
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	416	286	130
RISERVA OCI	(1.098)	(756)	(342)
di cui Terzi	(7)	(4)	(3)
di cui GRUPPO	(1.091)	(752)	(339)

Il patrimonio netto di terzi rappresenta la quota di patrimonio netto e del risultato economico del periodo delle società controllate non interamente possedute; di seguito il dettaglio:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2016	al 31.12.2015	Variazione
Capitale Sociale – Terzi	155	155	0
Riserve – Terzi	356	200	156
Utile/perdita dell'esercizio – terzi	87	159	(72)
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	598	514	84

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 2016 confrontato con i dati al 31 dicembre 2015.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2015	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 30.09.2016
TFR	4.453	6	70	(176)	472	4.826
Altri fondi relativi al personale	18	68	0	0	0	86
TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.471	74	70	(176)	472	4.912

14. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite passive nei primi nove mesi del 2016. Le imposte differite sono state iscritte esclusivamente in sede di transizione agli IFRS a seguito dell'applicazione dell'IFRIC 12.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2015	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.09.2016
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.145	56	0	2.201

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 nei primi nove mesi del 2016:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2015	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.09.2016
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI NON CORRENTE	9.548	2.130	0	(1.019)	10.659

Gli incrementi ammontano a complessivi 2,1 milioni di Euro, di cui 1,9 milioni di Euro classificati nella voce accantonamenti del conto economico ed i residui 0,2 milioni di Euro tra gli oneri finanziari da attualizzazione. Gli utilizzi del fondo nel periodo in esame sono esposti tra le passività correnti alla nota 20.

16. Fondi per rischi e oneri (non correnti)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dettagliata per i primi nove mesi del 2016 dei fondi per rischi ed oneri:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2015	Accantonamenti	Utilizzi/Rilasci	al 30.09.2016
Fondo rischi per contenziosi in corso	1.353		(213)	1.153
Fondo accantonamento arretrati lavoro dipendente	14		(14)	0
Altri fondi rischi e oneri	154		(1)	153
FONDI PER RISCHI E ONERI NON CORRENTI	1.521	13	(228)	1.306

La principale variazione attiene all'utilizzo del fondo contenziosi in corso in esito alla conclusione di alcune vertenze con il personale dipendente. Il fondo arretrati lavoro dipendente si è azzerato nel periodo a seguito del rinnovo del CCNL degli handler avvenuto l'11 dicembre 2015.

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 unico rilievo. Il rilievo consiste in un presunto disconoscimento della deducibilità IRES della perdita conseguente alla dichiarazione di fallimento del maggio 2013 della società SEAF, Società di Gestione dell'Aeroporto di Forlì. Tale procedura concorsuale ha comportato l'escussione della garanzia fideiussoria, legata alla lettera di patronage forte rilasciata nel 2007 da AdB agli istituti di credito finanziatori di SEAF a fronte di un mutuo chirografario, cui la Capogruppo ha provveduto con un piano di rimborso verso gli Istituti erogatori poi estinto nel mese di aprile 2016 con il pagamento integrale delle rate residue (si veda nota 17).

Gli Amministratori, tenuto conto degli argomenti di fatto e di diritto che la Capogruppo dispone e che 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.

17. Passività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti al 30 settembre 2016 confrontato con i dati al 31 dicembre 2015.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2016	al 31.12.2015	Variazione
Mutui - parte non corrente	27.671	30.683	(3.012)
Debiti finanziari non correnti	0	2.045	(2.045)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	27.671	32.728	(5.057)

I mutui - parte non corrente sono costituiti dalle quote a medio - lungo termine dei finanziamenti sottoscritti dal Gruppo. Nei primi nove mesi del 2016 sono state rimborsate rate dei mutui, compresa la restituzione della passività SEAF qui sotto descritta, per complessivi 9,4 milioni di Euro. La passività complessiva per mutui al 30 settembre 2016 ammonta a 33,5 milioni di Euro, di cui alla voce Mutui - parte corrente un importo pari a 5,8 milioni di Euro.

Gli Altri debiti finanziari non correnti, si riferivano interamente alla passività a fronte della garanzia prestata tramite apposita lettera di patronage dal Gruppo alla società SEAF S.p.A.. Il Gruppo ha proseguito nel primo trimestre 2016 con il rimborso di tale passività secondo l’accordo di pagamento quinquennale con rate trimestrali stipulato nel 2014; in tale periodo sono state rimborsate rate per 0,2 milioni di Euro, successivamente, a fronte della maggior liquidità disponibile la Capogruppo ha valutato l’opportunità di rimborsare anticipatamente tale passività estinguendo il debito residuo di 2,8 milioni di Euro in data 20 aprile 2016.

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui e dei debiti verso banche al 30 settembre 2016:

Passività finanziarie	Debito	Tasso	Rate	Scadenza	Covenant
Intesa San Paolo S.p.A.	Mutuo	Tasso fisso 4,312%	Semestrali	2016	No
Intesa San Paolo S.p.A (ex Banca OPI S.p.A)	Mutuo	Tasso applicato da BEI alla Banca + 0,45%	Semestrali	2019	No
Intesa San Paolo S.p.A.	Mutuo	Tasso fisso 3,693%	Semestrali	2024	Si
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 0,9%	Trimestrali	2026	No
Unicredit "Seaf" (*)	Debito finanziario	Tasso variabile Euribor 6 mesi + spread 1%	Trimestrali	2018	No
Cassa di Risparmio di Forlì "Seaf" (*)	Debito finanziario	Tasso variabile Euribor 6 mesi + spread 1%	Trimestrali	2018	No

(*) Debito rimborsato integralmente ad aprile 2016.

Con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento del Gruppo, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che le società del Gruppo finanziate siano inadempienti a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si specifica che nei contratti di finanziamento del Gruppo non vi sono clausole di *cross default* con società esterne al Gruppo. Si segnala che al 30 settembre

2016 il Gruppo non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori.

18. Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2016	al 31.12.2015	Variazione
Debiti commerciali	11.088	13.746	(2.658)
DEBITI COMMERCIALI	11.088	13.746	(2.658)

I debiti sono principalmente verso fornitori nazionali.

19. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 30 settembre 2016 confrontato con i dati al 31 dicembre 2015.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2016	al 31.12.2015	Variazione
Debiti tributari correnti	3.959	1.250	2.709
Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti	4.023	3.479	544
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso lo Stato	11.501	11.094	407
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	5.432	3.739	1.693
DEBITI PER IMPOSTE, VARI E ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	24.915	19.562	5.353

i. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 30 settembre 2016 confrontato con i dati al 31 dicembre 2015.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2016	al 31.12.2015	Variazione
Debito Iva	337	0	337
Debiti per imposte dirette	2.601	416	2.185
Altri debiti tributari	1.021	834	187
DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	3.959	1.250	2.709

Oltre al debito Iva, la crescita della voce è dovuta prevalentemente all'Ires stimata per il periodo che si somma al debito iscritto al 31 dicembre 2015 oltre al debito Irap. Gli altri debiti tributari sono principalmente ascrivibili al debito per Irpef ritenute dipendenti.

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 2016 confrontato con i dati al 31 dicembre 2015.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2016	al 31.12.2015	Variazione

Debito verso il personale per retribuzioni	937	889	48
Debito verso il personale per retribuzioni differite	1.953	1.623	330
Debiti verso istituti di previdenza	1.133	967	166
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	4.023	3.479	544

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:

- 9,61 milioni di Euro (8,56 milioni di Euro a dicembre) 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. Tale importo si riferisce alle annualità 2009-2015 oltre alla quota maturata al 30 settembre 2016, oggetto di contenzioso. Per ulteriori dettagli in merito, si rimanda a quanto indicato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione del Bilancio 2015;
- 1,64 milioni di Euro (2,32 milioni di Euro a dicembre) quale debito per canone 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 2016 confrontato con i dati al 31 dicembre 2015.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2016	al 31.12.2015	Variazione
Debiti per addizionale comunale	3.332	2.867	465
Altri debiti correnti	868	746	122
Ratei e risconti passivi correnti	1.232	126	1.106
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI	5.432	3.739	1.693

La prima voce riguarda l'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri addebitata ai vettori ma non ancora incassata al 30 settembre 2016. Considerato che sulla decorrenza dell'incremento di Euro 2,50 per l'anno 2016, disposto dal Decreto Interministeriale del 29 ottobre 2015, vi sono state contestazioni da parte di alcuni vettori, la parte di credito per addizionale comunale legata a tale aumento è stata riclassificata nel fondo svalutazione altri crediti correnti (nota 9). Si segnala, infine, che la parte del debito per addizionale comunale relativa ai crediti per addizionale incassati dai vettori, ma non ancora versata agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (nota 22).

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 tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della movimentazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali per i primi nove mesi del 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2015	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.09.2016
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI CORRENTE	3.439	0	(1.415)	1.019	3.043

La voce comprende la quota corrente del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali. Gli utilizzi al 30 settembre 2016 attengono principalmente agli interventi eseguiti per la manutenzione straordinaria della via di rullaggio e della pista di volo oltre al rinnovo degli impianti a seguito della riqualifica dei locali in sub concessione, dei sistemi di info-accettazione, impianti speciali, riconsegna bagagli nonché di alcuni ascensori presso il terminal. A ciò si è aggiunto il rifacimento e ripristino di coperture e pavimentazioni effettuate presso gli edifici aeroportuali.

21. Altri fondi rischi ed oneri (correnti)

Gli Altri fondi rischi ed oneri al 30 settembre 2016 accolgono esclusivamente il fondo oneri contrattuali rilevato sulla base della convenzione siglata nel 2009 con Enav ed Enac, che prevede l'inclusione di un'ulteriore area nell'inventario dei beni ricevuti in concessione a fronte dell'obbligazione consistente nella:

- 1) demolizione dei cespiti preesistenti;
- 2) realizzazione di un nuovo fabbricato per conto del concedente originario.

A fronte di tale obbligazione la Società ha quantificato l'incremento dei Diritti di Concessione al 31 dicembre 2009 sulla base del valore attuale del costo stimato per l'adempimento dei propri obblighi a fronte di una passività rilevata in accordo a quanto previsto dallo IAS 37.

Il consuntivo del periodo in esame attiene il 1° Sal dei lavori di realizzazione del nuovo fabbricato il cui completamento è programmato entro il 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2015	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.09.2016
Fondo convenzione Enac-Enav	936	0	(435)	0	501
TOTALE ALTRI FONDI RISCHI E ONERI (CORRENTI)	936	0	(435)	0	501

22. Passività finanziarie correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Passività finanziarie correnti per i nove mesi del 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2016	al 31.12.2015	Variazione
Debiti per addizionale comunale	2.983	1.980	1.003
Mutui - parte corrente	5.799	9.064	(3.265)
Altri debiti finanziari correnti	287	1.109	(822)
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	9.069	12.153	(3.084)

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Si riportano di seguito le principali voci del conto economico al 30 settembre 2016, comparate con quelle rilevate al 30 settembre 2015.

RICAVI

23. Ricavi

Le tabelle di seguito riportate presentano il dettaglio dei ricavi per categoria di attività per i primi nove mesi del 2016 e 2015. Per un'analisi dettagliata si rimanda a quanto illustrato nella Relazione sulla Gestione.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	36.573	33.197	3.376
Ricavi per servizi non aeronautici	26.930	24.378	2.552
Ricavi per servizi di costruzione	4.990	1.526	3.464
Altri ricavi e proventi della gestione	497	656	(159)
TOTALE RICAVI	68.990	59.757	9.233

i. Ricavi per servizi aeronautici

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	376	342	34
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	959	862	97
Ricavi da diritti aeroportuali	47.624	41.038	6.586
Ricavi da corrispettivo PRM	3.079	2.155	924
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(18.667)	(14.007)	(4.659)
Altri ricavi aeronautici	3.202	2.807	394
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	36.573	33.197	3.376

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	23.965	19.335	4.630
Diritti di approdo, decollo e sosta	13.374	11.046	2.328
Diritti per sicurezza passeggeri	7.484	6.964	520
Diritti per controllo bagagli stiva	2.228	3.271	(1.043)
Diritti di imbarco e sbarco merci	573	422	151
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	47.624	41.038	6.586

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione
Subconcessione locali e aree commerciali	11.902	10.746	1.156
Parcheggi	10.863	9.902	961
Altri ricavi commerciali	4.165	3.730	435
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	26.930	24.378	2.552

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione
Biglietteria	46	40	6
Marconi Business Lounge	1.431	1.233	198
Pubblicità	1.094	1.175	(81)
Ricavi commerciali diversi	1.594	1.282	312
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	4.165	3.730	435

iii. Ricavi per 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 5 milioni di Euro al 30 settembre 2016 in rilevante crescita rispetto all'analogo periodo del 2015 (1,5 milioni di Euro).

iv. Altri Ricavi e Proventi

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	491	615	(124)
Contributi conto esercizio	6	37	(31)
Plusvalenze patrimoniali	0	4	(4)
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI DELLA GESTIONE	497	656	(159)

COSTI

24. Costi

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per i due periodi a confronto.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione
Beni e materiali di consumo	269	231	38
Materiali di manutenzione	113	118	(5)
Carburanti e gasolio	686	898	(212)
TOTALE COSTI PER MATERIALI DI CONSUMO E MERCI	1.068	1.247	(179)

Questa categoria evidenzia un risparmio ascrivibile principalmente ai minori acquisti di carburante, al risparmio sull'approvvigionamento di gasolio ed ai minori consumi di liquido de-icing conseguenti alle buone condizioni meteorologiche del periodo in esame.

ii. Costi per Servizi

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

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione
Spese di manutenzione	3.569	2.806	763
Utenze	1.688	2.023	(335)
Pulizie e servizi assimilati	1.440	1.330	110
Prestazioni di terzi	3.806	3.798	8
Servizi MBL	201	163	38
Pubblicità, promozione e sviluppo	626	550	76
Assicurazioni	533	569	(36)
Prestazioni professionali e consulenze	1.110	953	157
Compensi e rimborsi organi statutari	414	449	(35)
Altri costi per servizi	321	270	51
TOTALE COSTI PER SERVIZI	13.708	12.911	797

La categoria evidenzia un aumento rispetto ai costi sostenuti al 30 settembre 2015 prevalentemente dovuto ai maggiori interventi di manutenzione ed al maggior ricorso a prestazioni professionali per le verifiche antisismiche, il rinnovo delle certificazioni qualità e ambiente ed altre prestazioni tecniche legate alla pista. Tali aumenti sono in parte controbilanciati dai risparmi sulle utenze, sia per l'autoproduzione di una parte di energia elettrica sia per le buone condizioni climatiche; queste ultime hanno consentito risparmi anche nelle spese per sgombero neve all'interno della voce "prestazioni di terzi".

Di seguito un ulteriore dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione
Spese di manutenzione Beni di proprietà	609	528	81
Spese di manutenzione Infrastrutture aeroportuali	2.591	2.071	520
Spese di manutenzione Beni di terzi	369	207	162
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	3.569	2.806	763

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione
Sgombero neve	238	445	(207)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	120	33	87
Servizio assistenza PRM	1.061	882	179
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	291	484	(193)
Servizio di sicurezza	849	765	84
Altre prestazioni di terzi	1.247	1.189	58
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	3.806	3.798	8

iii. Costi per Servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei costi di costruzione sostenuti dalla Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. per la realizzazione degli investimenti in precedenza commentati in relazione ai Diritti di Concessione nella Nota 1.

iv. Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per canoni, noleggio e altri costi per i primi nove mesi del 2016 e 2015.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione
Canoni di concessione	4.085	3.542	543
Canoni di noleggio	270	249	21
Affitti passivi	397	382	15
Canoni elaborazione dati	716	673	43
Altri costi per godimento beni di terzi	6	20	(14)
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	5.474	4.866	608

Complessivamente la voce Canoni, noleggi e altri costi registra una crescita dei canoni di concessione aeroportuale e dei servizi di sicurezza legata all'aumento del traffico oltre a maggiori canoni per elaborazione dati per i nuovi investimenti in tecnologia realizzati.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per i primi nove mesi del 2016 e 2015.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione
Oneri tributari	975	1.012	(37)
Contributo servizio antincendio	1.048	988	60
Perdite su crediti	5	45	(40)
Minusvalenze patrimoniali	17	1	16
Altri oneri e spese di gestione	268	320	(52)
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2.313	2.366	(53)

La voce Oneri diversi di gestione presenta un risparmio per effetto di una riduzione di quasi tutte le componenti di costo che compensa l'aumento del contributo per il servizio antincendio.

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i due periodi a confronto.

<i>in migliaia di Euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione
Salari e stipendi	13.233	12.284	949
Oneri sociali	3.680	3.492	188
Trattamento fine rapporto	953	892	61
Trattamento di quiescenza e simili	138	157	(19)
Altri costi del personale	979	979	0
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	18.983	17.804	1.179

La crescita del costo del personale deriva principalmente dalla crescita dell'organico esposto nella tabella seguente e per il quale si rimanda all'apposito commento del Resoconto Intermedio sulla Gestione e dall'applicazione della penultima *tranche* del nuovo CCNL (da luglio 2015) con impatto sul 1° semestre 2016 e dell'ultima *tranche* a partire da luglio 2016.

Gli altri costi del personale sono suddivisi come segue:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione
Mensa dipendenti	460	428	32
Spese per aggiornamento e formazione del personale	86	124	(38)
Spese missioni dipendenti	116	137	(21)
Altri accantonamenti a fondi del personale	68	0	68
Spese varie per il personale	249	290	(41)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	979	979	0

<i>Organico medio (n.ro risorse)</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione
Dirigenti	10	10	0
Impiegati	366	350	16
Operai	96	91	5
TOTALE PERSONALE	472	451	21

25. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio di questa categoria per i due periodi a confronto.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione
Ammortamenti Diritti di concessione	3.982	3.873	109
Ammortamento altre attività immateriali	455	368	87
Ammortamento attività materiali	1.262	1.089	173
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	5.699	5.330	369

La crescita della voce Ammortamenti è coerente con l'avanzamento del piano ammortamento anche per effetto della progressiva entrata in funzione degli investimenti nel corso delle ultime dodici mensilità.

26. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi e oneri per i primi nove mesi del 2016 e 2015.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione
Accantonamenti rischi su crediti	49	100	(51)
Accantonamento a fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	1.926	2.113	(187)
Altri accantonamenti a fondo rischi e oneri	(102)	135	(237)
TOTALE ACCANTONAMENTI	1.873	2.348	(475)

Il risparmio è dovuto ai minori accantonamenti al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali per i cui commenti si rimanda alle note 15-20 ed al parziale rilascio a Conto Economico del fondo contenzioso in corso per la definizione di alcune vertenze con il personale (nota 16).

27. Proventi finanziari e oneri finanziari

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei proventi e oneri finanziari per i due periodi a confronto.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione
Proventi da titoli	84	59	25
Proventi finanziari diversi dai precedenti	167	121	46
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	251	180	71
Interessi passivi e oneri bancari	(1.014)	(830)	(184)
Altri oneri finanziari	(2)	(16)	14
TOTALE ONERI FINANZIARI	(1.016)	(846)	(170)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(765)	(666)	(99)

Complessivamente nei primi nove mesi del 2016 si rileva una crescita del saldo negativo della gestione finanziaria dovuta all'aumento degli oneri finanziari per il maggior indebitamento parzialmente compensato dalla crescita dei proventi finanziari per l'impiego della maggior liquidità a disposizione.

28. Imposte dell'esercizio

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	Variazione
Imposte correnti, differite e anticipate	4.206	2.504	1.702
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	4.206	2.504	
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	29,30%	30,27%	

Le **imposte sul reddito** mostrano un incremento dovuto principalmente alla crescita del risultato ante imposte controbilanciato:

- dall'effetto positivo sulle imposte del beneficio fiscale ACE (Aiuto alla crescita economica – DL n.201/2011, art. 1) a seguito del conferimento in denaro effettuato nell'ambito del processo di quotazione in Borsa, che nell'analogo periodo del 2015 ha avuto effetto positivo solo dalla data del conferimento, quindi dal 14 luglio al 30 settembre 2015;
- dal minor carico IRAP, derivante dall'effetto positivo della deduzione dalla base imponibile IRAP del costo del personale a tempo indeterminato (in aumento rispetto al corrispondente periodo 2015);
- dalla rilevazione del provento per la contabilizzazione del credito d'imposta per investimenti in attività di ricerca e sviluppo, realizzati nel corso dell'esercizio relativi all'esercizio 2015.

Operazioni con parti correlate

Per la definizione di "Parti Correlate" si fa riferimento, al principio contabile internazionale IAS 24, approvato dal Regolamento CE n. 1725/2003.

Le operazioni infragruppo sono realizzate nell'ambito dell'ordinaria gestione e a normali condizioni di mercato.

I rapporti con parti correlate si riferiscono prevalentemente ad operazioni di natura commerciale e finanziaria nonché all'adesione al consolidato fiscale.

Nessuno di essi assume particolare rilievo economico o strategico per il Gruppo in quanto crediti, debiti, ricavi e costi verso parti correlate non presentano un'incidenza percentuale significativa sui valori totali del bilancio.

Il socio Camera Di Commercio di Bologna è stato identificato come *Government*, determinando pertanto l'esenzione dall'informativa prevista in relazione alle parti correlate definite dallo IAS 24.

La qualificazione della Camera Di Commercio di Bologna quale *Government* ha pertanto limitato l'estensione delle verifiche finalizzate all'identificazione delle parti correlate alla sola individuazione della Camera Di Commercio di Bologna.

Non si riporta inoltre alcuna ulteriore informazione in bilancio in merito ai rapporti intrattenuti dalla società con il socio Camera di Commercio di Bologna, in quanto non sussistono operazioni significative con tale socio.

Le seguenti tabelle espongono i saldi delle operazioni con parti correlate contenuti nei saldi di bilancio.

in migliaia di euro	al	
	30.09.2016	
	Totale	di cui parti correlate
Diritti di concessione	155.950	0
Altre attività immateriali	1.055	0
Attività immateriali	157.005	0
Terreni, immobili, impianti e macchinari	11.360	0
Investimenti immobiliari	4.732	0
Attività materiali	16.092	0
Partecipazioni	147	0
Altre attività finanziarie non correnti	25.068	0
Imposte differite attive	7.616	0
Altre attività non correnti	1.373	0
Altre attività non correnti	34.204	0
ATTIVITA' NON CORRENTI	207.301	0
Rimanenze di magazzino	471	0
Crediti commerciali	15.809	0
Altre attività correnti	8.496	0
Attività finanziarie correnti	12.192	944
Cassa e altre disponibilità liquide	15.987	0
ATTIVITA' CORRENTI	52.955	944
TOTALE ATTIVITA'	260.256	944

<i>in migliaia di euro</i>	AI	
	30.09.2016	
	Totale	di cui parti correlate
Capitale sociale	90.314	0
Riserve	63.723	0
Risultato dell'esercizio	10.062	0
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	164.099	0
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	598	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	164.697	0
TFR e altri fondi relativi al personale	4.912	0
Imposte differite passive	2.201	0
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	10.659	0
Fondi per rischi e oneri	1.306	0
Passività finanziarie non correnti	27.671	0
Altri debiti non correnti	194	0
PASSIVITA' NON CORRENTI	46.943	0
Debiti commerciali	11.088	0
Altre passività	24.915	0
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	3.043	0
Fondi per rischi e oneri	501	0
Passività finanziarie correnti	9.069	0
PASSIVITA' CORRENTI	48.616	0
TOTALE PASSIVITÀ	95.559	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	260.256	0

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al		per i nove mesi chiusi al	
	30.09.2016		30.09.2015	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Ricavi per servizi aeronautici	36.573	40	33.197	331
Ricavi per servizi non aeronautici	26.930	47	24.378	327
Ricavi per servizi di costruzione	4.990	0	1.526	0
Altri ricavi e proventi della gestione	497	13	656	132
Ricavi	68.990	100	59.757	790
Materiali di consumo e merci	(1.068)	0	(1.247)	0
Costi per servizi	(13.708)	(181)	(12.911)	(1.663)
Costi per servizi di costruzione	(4.752)	0	(1.453)	0
Canoni, noleggi e altri costi	(5.474)	0	(4.866)	0
Oneri diversi di gestione	(2.313)	0	(2.366)	0
Costo del personale	(18.983)	0	(17.804)	0
Costi	(46.298)	(181)	(40.647)	(1.663)
Ammortamento diritti di concessione	(3.982)	0	(3.873)	0
Ammortamento altre attività immateriali	(455)	0	(368)	0
Ammortamento attività materiali	(1.262)	0	(1.089)	0
Ammortamenti e svalutazioni	(5.699)	0	(5.330)	0

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al		per i nove mesi chiusi al	
	30.09.2016		30.09.2015	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Rischi su crediti	(49)	0	(100)	0
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(1.926)	0	(2.113)	0
Altri fondi rischi e oneri	102	0	(135)	0
Accantonamenti per rischi ed oneri	(1.873)	0	(2.348)	0
Totale Costi	(58.370)	(181)	(48.325)	(1.663)
Risultato operativo	15.120	(81)	11.432	(873)
Proventi finanziari	251	7	180	41
Oneri finanziari	(1.016)	0	(846)	0
Proventi e oneri non ricorrenti	0	0	(2.493)	0
Risultato ante imposte	14.355	(74)	8.273	(832)
Imposte dell'esercizio	(4.206)	0	(2.504)	0
Utile (perdita) d'esercizio	10.149	(74)	5.769	(832)
Utile (perdita) di Terzi	87		113	
Utile (perdita) di Gruppo	10.062		5.656	

<i>in migliaia di euro</i>		per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	di cui parti correlate
A	Cassa	24	0
B	Altre disponibilità liquide	15.963	0
C	Titoli detenuti per la negoziazione	2.897	0
D	Liquidità (A+B+C)	18.884	0
E	Crediti finanziari correnti	9.295	944
F	Debiti bancari correnti	(287)	0
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(5.799)	0
H	Altri debiti finanziari correnti	(2.983)	0
I	Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)	(9.069)	0
J	Posizione finanziaria corrente netta (I-E-D)	19.110	944
K	Debiti bancari non correnti	(27.671)	0
L	Obbligazioni emesse	0	0
M	Altri debiti non correnti	0	0
N	Indebitamento finanziario non corrente (K+L+M)	(27.671)	0
O	Indebitamento finanziario netto (J+N)	(8.561)	944

Si riportano di seguito le movimentazioni intervenute con le singole parti correlate.

Al 30 settembre 2016

<i>in migliaia di euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICA VI	Materiali di consumo e merci	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altri costi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI	Proventi Finanziari	Oneri Finanziari
Marconi Handling Srl	40	47	13	100	0	(181)	0	0	0	(181)	0	0
GH Italia Srl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0
Totale	40	47	13	100	0	(181)	0	0	0	(181)	7	0

Al 30 settembre 2015

<i>in migliaia di euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICA VI	Materiali di consumo e merci	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altri costi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI	Proventi Finanziari	Oneri Finanziari
Marconi Handling Srl	331	327	132	790	0	(1.663)	0	0	0	(1.663)	0	0
GH Italia Srl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0
Totale	331	327	132	790	0	(1.663)	0	0	0	(1.663)	41	0

Al 30 settembre 2016

<i>in migliaia di euro</i>	Terreni, Immobili, impianti e macchinari	Altre attività finanziarie non correnti	Totale Attività Non Correnti	Crediti Commerciali	Altre Attività Correnti	Attività finanziarie Correnti	Totale Attività Correnti	Totale Attività	Debiti commerciali	Altre passività	Totale Passività Correnti	Totale passività
Marconi Handling Srl		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GH Italia Srl		0	0	0	0	944	944	944	0	0	0	0
Totale		0	0	0	0	944	944	944	0	0	0	0

Nelle tabelle suesposte si evidenziano i rapporti intervenuti nei primi nove mesi del 2016 e del 2015 con le parti correlate Marconi Handling Srl e GH Italia Spa.

I rapporti di correlazione, non più in essere al 30 settembre 2016 a causa della dimissione dalla carica di consigliere di amministrazione di Marconi Handling Srl di un dirigente della Capogruppo avvenuta a febbraio 2016, erano i seguenti:

- Marconi Handling Srl risultava parte correlata a causa della identità tra un dirigente della Capogruppo e un consigliere di amministrazione di Marconi Handling Srl;
- GH Italia Spa è azionista unico di Marconi Handling Srl.

Nelle tabelle suesposte sono indicati gli importi maturati dal Gruppo nei confronti di:

1) Marconi Handling Srl al 31 gennaio 2016 relativi a:

- ricavi per attività aeronautiche per contratti di subconcessione di locali e spazi operativi e banchi check-in;
- ricavi per i servizi non aeronautici per contratti aventi ad oggetto il servizio di manutenzione mezzi e di noleggio di mezzi de-icing e per il servizio PRM;
- altri ricavi e proventi della gestione per proventi derivanti dal riaddebito degli oneri condominiali relativi agli spazi operativi locati;
- costi per servizi per contratti aventi ad oggetto il servizio di assistenza PRM, il servizio de-icing e servizi di assistenza ai voli in fascia notturna;

2) GH Italia Srl al 31 gennaio 2016 relativi al credito per le residue rate del corrispettivo pattuito per la cessione della quota di Marconi Handling ed i corrispondenti interessi attivi per la rateizzazione del pagamento.

Tutte le operazioni con parti correlate sopradescritte sono realizzate nell'ambito dell'ordinaria gestione ed a normali condizioni di mercato.

Tipologia e gestione dei rischi finanziari

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.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Enrico Postacchini)

Bologna, 14 novembre 2016

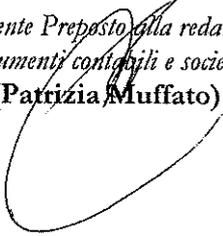
Allegato 1

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

Resoconto Intermedio di Gestione al 30 Settembre 2016

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