

# Resoconto Intermedio sulla Gestione al 30 Settembre 2015

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



Resoconto Intermedio sulla Gestione  
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna  
al 30 settembre 2015

## 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 2015	6
Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 2015	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 2015	40
Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	71

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 90.250.000,00 interamente versato

## Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Sulla base delle risultanze del Libro Soci e delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art.120 del D.Lgs.58/98, gli azionisti della Società Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa con partecipazione superiore al 5% alla data del 30 settembre 2015 sono:

<b>DICHIARANTE</b>	<b>% Possesso</b>
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	37,56%
AMBER CAPITAL UK LLP	15,08%
STRATEGIC CAPITAL ADVISORS LIMITED	10,51%
F2I FONDI ITALIANI PER LE INFRASTRUTTURE SGR SPA	6,88%

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

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

Si segnala altresì che tra Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Bologna, il Comune di Bologna, la Città Metropolitana di Bologna, la Regione Emilia-Romagna, la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Modena, la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Ferrara, la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Reggio Emilia e la 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:

<b>SOCI PUBBLICI</b>	<b>% Capitale Sociale con Sindacato di Voto</b>
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 20 Maggio 2015 ed in carica dal 14 luglio 2015 fino alla data di approvazione del Bilancio 2015, è la seguente:

<b>Nominativo</b>	<b>Carica</b>
Enrico Postacchini	Presidente
Nazareno Ventola	Amministratore Delegato (*)
Luca Mantecchini	Consigliere (A)
Giada Grandi	Consigliere
Sonia Bonfiglioli	Consigliere (A) (B)
Giorgio Tabellini	Consigliere
Chiara Fornasari	Consigliere (B)
Marco Cammelli	Consigliere (A)
Gianni Lorenzoni	Consigliere (B)

(\*) mantiene la carica di Direttore Generale. Tra le sue deleghe rientra l'incarico di Amministratore Responsabile Controllo Rischi.

(A) Componente del Comitato per la Remunerazione (Presidente Marco Cammelli)

(B) Componente del Comitato Controllo Rischi (Presidente Gianni Lorenzoni)

## **Collegio Sindacale**

La composizione del Collegio Sindacale, nominato dall'Assemblea dei Soci del 27 Maggio 2013 ed in carica fino alla data di approvazione del Bilancio 2015, è la seguente:

<b>Nominativo</b>	<b>Carica</b>
Pietro Floriddia	Presidente
Carla Gatti	Sindaco effettivo
Massimo Scarafuggi	Sindaco effettivo
Pierleandro Guernelli	Sindaco supplente
Federica Godoli	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 Reconta Ernst & Young Spa.

## Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna al 30 settembre 2015

<b>PREMESSA .....</b>	<b>8</b>
<b>1 STRATEGIE E RISULTATI.....</b>	<b>11</b>
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
<b>2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE .....</b>	<b>14</b>
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
<b>3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE.....</b>	<b>19</b>
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI .....	19
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	22
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE .....	24
3.4 INDICI.....	25
3.5 GLI INVESTIMENTI.....	25
3.6 IL PERSONALE .....	26
<b>4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI .....</b>	<b>27</b>
4.1 L'AMBIENTE .....	27
4.2 LA QUALITÀ.....	27
<b>5 IL QUADRO NORMATIVO .....</b>	<b>28</b>
5.1 IL CONTRATTO DI PROGRAMMA.....	28
5.2 LA REGOLAZIONE TARIFFARIA.....	28
5.3 LA NORMATIVA IN MATERIA DI CONTRIBUTI E SUSSIDI CORRISPOSTI DAGLI AEROPORTI AI VETTORI .....	29
<b>6 IL CONTENZIOSO.....</b>	<b>29</b>
<b>7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE .....</b>	<b>29</b>
<b>8 GARANZIE PRESTATE .....</b>	<b>31</b>
<b>9 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEI NOVE MESI ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE .....</b>	<b>32</b>

## PREMESSA

La presente relazione, a corredo del Resoconto Intermedio sulla gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (di seguito anche "Gruppo Aeroporto" o "Aeroporto", o "AdB") per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2015, 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 2015 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 le 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).

La struttura del Gruppo ha avuto una significativa evoluzione negli ultimi anni sia con la fuoriuscita dal settore dell'*handling* passeggeri e rampa a seguito della cessione della partecipazione nella società controllata Marconi Handling Srl nel 2012 che per la vendita nel gennaio 2014 della partecipazione del

4,13% nella società Sagat Spa, società di gestione dell'aeroporto di Torino, anche per concentrare le risorse finanziarie e manageriali su attività a maggior valore aggiunto.

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

## Descrizione del Business

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

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

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

### **SBU Aviation**

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

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

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

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

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

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

### **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 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 5.600 mq e 42 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*, gestito 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 circa 480 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**

Nelle principali economie avanzate prosegue l'espansione dell'attività economica, sia pure con diversa intensità. Negli Stati Uniti il PIL è cresciuto più delle attese nel secondo trimestre 2015, (+3,9% sull'anno), nel Regno Unito il PIL continua a espandersi in linea con le previsioni mentre in Giappone l'andamento dell'attività economica risulta ancora discontinuo.

Nel secondo trimestre e nei mesi successivi il quadro macroeconomico delle economie emergenti è stato dominato dal rallentamento della Cina, che ha contribuito ad indebolire il commercio internazionale delle materie prime, con ricadute negative sulla crescita dei maggiori paesi esportatori.

Le previsioni del Fondo Monetario Internazionale diffuse in ottobre prefigurano una crescita del PIL del 3,1% nel 2015 rispetto allo scorso anno (+2,0% nei paesi avanzati e +4,0% nei paesi emergenti).

Nel 2016 l'attività globale dovrebbe lievemente accelerare, sebbene si siano intensificati i rischi al ribasso, associati ad un rallentamento più forte in Cina e all'impatto che potrebbe scaturire dall'avvio della normalizzazione della politica monetaria negli Stati Uniti.

Nell'Eurozona si conferma un proseguimento della ripresa dell'attività economica nel periodo estivo, in linea con le attese e con effetti contenuti derivanti dal rallentamento globale. Nel secondo trimestre 2015 il PIL dell'area è cresciuto dello 0,4% rispetto al trimestre precedente. L'attività economica è stata sospinta soprattutto dall'interscambio con l'estero, in presenza di una accelerazione delle esportazioni e di un rallentamento delle importazioni. Tra le maggiori economie, il PIL è cresciuto in Italia e in Germania (rispettivamente +0,3% e +0,4%), mentre è rimasto fermo in Francia (dopo il forte rialzo nel primo trimestre), risentendo del rallentamento della spesa delle famiglie.

In Italia l'attività economica ha infatti ripreso a crescere dall'inizio del 2015, a ritmi intorno all'1,5% annuo. I segnali congiunturali più recenti – tra i quali l'andamento della produzione industriale e il rafforzamento della fiducia di famiglie e imprese – indicano la prosecuzione della crescita nel terzo trimestre a tassi analoghi a quelli della prima metà dell'anno. Alla crescita del PIL sta contribuendo, dopo anni di flessione della domanda interna, il consolidamento della ripresa dei consumi privati e il graduale riavvio degli investimenti in capitale produttivo. (Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, Ottobre 2015).

In questo quadro, il traffico passeggeri mondiale ha registrato una crescita del 6,7% nei primi 9 mesi del 2015 confermando un trend positivo per il trasporto aereo. Anche il traffico merci conferma un andamento positivo a livello mondiale con una crescita dei volumi del 2,4% rispetto al 2014.

In Europa il traffico passeggeri è cresciuto del 5,5% (Fonte: IATA, *Air Passenger Market Analysis, Settembre 2015*) nel periodo gennaio-settembre 2015 dimostrando buone *performance*, nonostante la situazione di incertezza economica che sta affrontando quest'area. Il contesto economico ha determinato invece un impatto negativo sul traffico merci europeo che, solo negli ultimi mesi, sta mostrando segnali di ripresa facendo registrare, nel periodo gennaio-settembre 2015, volumi di traffico pari a quelli dello stesso periodo del 2014.

Il mercato Italiano nello stesso periodo, ha fatto registrare una crescita del traffico passeggeri del 4,4% (Fonte: *Assaeroporti, Settembre 2015*). L'Aeroporto di Bologna ha evidenziato, nel periodo gennaio-settembre 2015, una crescita del 3,3%.

## **1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI**

Il 2015 è il primo anno di esecuzione del Piano Strategico alla base del progetto di quotazione in Borsa il quale ha avuto completamento con l'avvio delle negoziazioni sul mercato telematico azionario MTA segmento STAR il 14 Luglio 2015: 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 Star Segment della Borsa di Milano.

Si riportano quindi di seguito

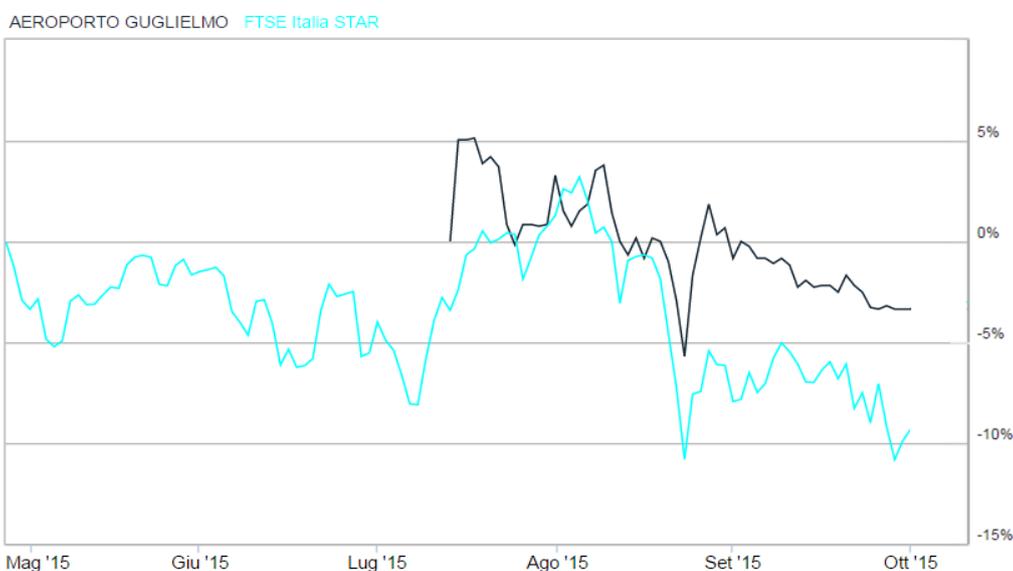
- l'andamento del titolo a partire dalla data di avvio delle negoziazioni fino al 30 settembre 2015
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell' indice FTSE Italia All-Share

Alla data del 30 settembre 2015 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 5,75 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa Euro 207,6 milioni.

Andamento titolo AdB (14/7/2015-30/09/2015)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (14/7/2015-30/09/2015)



## 2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

### 2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

#### 2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Il periodo gennaio-settembre 2015 ha fatto registrare 5.244.248 passeggeri, compresi i transiti e l'Aviazione Generale, il 3,3% in più rispetto all'analogo periodo del 2014. Al netto dei transiti, che sono nel caso di Bologna componente residuale e non hanno alcun impatto sui ricavi aeronautici, il traffico passeggeri ha registrato nel periodo gennaio-settembre 2015 una crescita del 3,6% rispetto allo stesso periodo del 2014.

In parallelo rispetto all'aumento del traffico passeggeri si è verificata una diminuzione del numero dei movimenti (-2,2%) e del tonnellaggio (-0,8%). La diminuzione del tonnellaggio, inferiore rispetto a quella dei movimenti, deriva dall'utilizzo di aerei di maggiori dimensioni, in particolar modo nel traffico di linea. I vettori *low cost* sono, invece, contraddistinti da una forte omogeneità nella tipologia di aereo utilizzata e quindi hanno ulteriormente saturato la loro capacità.

Nonostante l'utilizzo di aeromobili di maggiori dimensioni, il *load factor* medio risulta in aumento per effetto dell'attenta gestione delle flotte da parte di tutte le compagnie aeree; questo fattore comporta una maggiore efficienza per tutto il sistema compreso l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali. Il *load factor* medio è in crescita e passa dal 77,3% del periodo gennaio-settembre 2014 al 79,3% dello stesso periodo del 2015, e la crescita risulta così articolata per le varie componenti di traffico:

- Linea da 72,3% a 72,2%
- *Low cost* da 84,2% a 86,6%
- *Charter* da 68,7% a 74,8%

	Gennaio –Settembre 2015	Gennaio - Settembre 2014	Var % 2015-2014
Passeggeri	5.244.248	5.077.469	3,3%
Movimenti	48.859	49.947	-2,2%
Tonnellaggio	2.912.266	2.936.926	-0,8%
Merce via aerea	22.216.549	24.005.541	-7,5%
Merce via superficie	7.542.663	6.970.068	8,2%

*Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti*

Analizzando le singole componenti di traffico, la crescita è da ricondurre particolarmente al traffico *low cost*, che chiude il periodo con un aumento del 15,0%, mentre la linea ed il traffico charter vedono una diminuzione rispettivamente del 7,1% e del 24,5%.

Il decremento della componente di linea nel periodo gennaio-settembre 2015 risulta determinato principalmente dalla contrazione che si era registrata nei primi sei mesi dell'anno, per effetto del ridimensionamento sullo scalo dei principali vettori domestici, in particolare di Alitalia sulla rotta per Catania. Nonostante questo fattore, nel terzo trimestre 2015 si evidenzia una ripresa del traffico di linea che fa registrare una contrazione contenuta dei volumi (-0,9%) rispetto allo stesso periodo del 2014.

Al netto della riduzione delle operazioni sopra citate da parte di Alitalia, il traffico di linea presenterebbe, nel terzo trimestre 2015, una variazione positiva rispetto allo stesso periodo del 2014 (+7,9%), dimostrando segnali di crescita importanti per questa componente di traffico.

Si segnalano, all'interno del segmento linea, le buone performance fatte registrare dal collegamento per Praga operato da CSA e dai collegamenti stagionali per Tel Aviv e Leopoli.

L'aumento della componente **low cost** è dovuta sostanzialmente all'incremento del traffico dei principali vettori grazie ad un costante potenziamento delle operazioni da parte di Ryanair, all'introduzione dei voli per Katowice e Budapest da parte di Wizzair e dei voli per Amburgo e Ginevra da parte di Easyjet.

Prosegue, invece, il trend negativo del segmento **charter**, che non presenta segnali di ripresa. In Egitto la situazione politica non è ancora tale da garantire un'inversione di tendenza, con una conseguente contrazione dei volumi di traffico rispetto al 2014. Anche per quanto riguarda la Tunisia i recenti attacchi terroristici hanno compromesso i flussi turistici con la cancellazione di tutte le operazioni previste.

Composizione traffico passeggeri	Gennaio-Settembre 2015	% sul totale	Gennaio-Settembre 2014	% sul totale	Var %
Linea	2.150.752	41,0%	2.314.872	45,6%	-7,1%
Low cost	2.946.056	56,2%	2.562.733	50,5%	15,0%
Charter	122.764	2,3%	162.600	3,2%	-24,5%
Transiti	18.727	0,4%	31.073	0,6%	-39,7%
<b>Totale Aviazione Commerciale</b>	<b>5.238.299</b>	<b>99,9%</b>	<b>5.071.278</b>	<b>99,9%</b>	<b>3,3%</b>
Aviazione Generale	5.949	0,1%	6.191	0,1%	-3,9%
<b>Totale complessivo</b>	<b>5.244.248</b>	<b>100,0%</b>	<b>5.077.469</b>	<b>100,0%</b>	<b>3,3%</b>

Per quanto concerne le tratte operate, Parigi CDG mantiene la prima posizione assoluta per numero di passeggeri, seguono Francoforte, Barcellona, Catania e Palermo. Madrid e Barcellona, unitamente agli aeroporti londinesi, confermano il trend in forte crescita

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 2015	Gennaio-Settembre 2014	Var %
Parigi CDG	261.679	256.274	2,1%
Francoforte	220.113	205.429	7,1%
Barcellona	203.004	161.686	25,6%
Catania	193.670	271.172	-28,6%
Palermo	192.065	191.695	0,2%
Londra LHR	188.652	173.024	9,0%
Madrid	186.203	167.337	11,3%
Roma FCO	148.898	174.166	-14,5%
Istanbul	144.933	131.205	10,5%
Amsterdam	139.743	135.955	2,8%
Monaco	133.894	145.425	-7,9%
Brindisi	132.086	123.858	6,6%
Bari	129.472	117.109	10,6%
Lamezia	128.282	119.016	7,8%
Londra STN	126.029	103.696	21,5%

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio-Settembre 2015	Gennaio-Settembre 2014	Var %
Casablanca	117.388	125.168	-6,2%
Trapani	115.744	102.341	13,1%
Valencia	105.434	99.011	6,5%
Alghero	92.663	68.925	34,4%
Parigi BVA	92.060	88.884	3,6%

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

## 2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

in migliaia di Euro	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione %
Ricavi da Passeggeri	31.725	30.357	5%
Ricavi da Vettori	13.108	13.105	0%
Ricavi da Operatori Aeroportuali	2.186	2.455	-11%
Incentivi al traffico	(14.008)	(14.520)	-4%
Ricavi per servizi di costruzione	947	1.376	-31%
Altri ricavi	1.008	1.134	-11%
<b>Totale Ricavi SBU AVIATION</b>	<b>34.967</b>	<b>33.908</b>	<b>3%</b>

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.

I ricavi evidenziati in tabella risultano dalle dinamiche di traffico sopra descritte e dall'andamento delle tariffe che per il 2015 sono rappresentate, in seguito a quanto disposto dal decreto c.d. "Sblocca Italia" per gli aeroporti con contratti di programma da rinnovare, dalle tariffe del 2014 maggiorate della sola inflazione pari allo 0,6%.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* registrano un incremento del 3% rispetto allo stesso periodo del 2014, in particolare per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+5%): i ricavi da passeggeri crescono in misura superiore all'aumento del traffico passeggeri (3,3%) in quanto questo ultimo dato comprende tutti i passeggeri, quindi anche i transiti e i passeggeri in arrivo. I ricavi da passeggeri, invece, hanno come driver i passeggeri in partenza che

aumentano del 3,8% circa rispetto allo stesso periodo del 2014. La rimanente crescita è dovuta al minimale aggiornamento tariffario legato all'inflazione prevista per l'anno in corso (+0,6%) e all'aumento della componente adulta dei passeggeri nel 2015 rispetto al 2014;

- Ricavi da Vettori: driver principale di questa tipologia di ricavi è il tonnellaggio degli aeromobili, pur a fronte del leggero decremento registrato in questa voce (-0,8%) rispetto allo stesso periodo del 2014 si è conseguito un sostanziale allineamento del dato di ricavo tra i due anni derivato dall'incremento tariffario che ha compensato la diminuzione dovuta al minor tonnellaggio movimentato;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali: la diminuzione è dovuta, in prevalenza, ai minori ricavi per servizio carburante dell'Aviazione Generale della controllata TAG s.r.l. legati ad una diminuzione del prezzo di carburante e a minori rifornimenti;
- Incentivi: il decremento del 4% di questa voce rispetto all'analogo periodo del 2014 è dovuto ad un conguaglio per il parziale mancato raggiungimento, nel corso del periodo, di alcuni obiettivi di traffico legati agli incentivi;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: la diminuzione è in relazione ai minori investimenti imputabili a questa SBU rispetto all'analogo periodo dello scorso anno;
- Altri Ricavi: la differenza è dovuta ad un evento non ricorrente verificatosi nel 2014.

## 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 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione %
Retail e Advertising	8.267	7.789	6%
Parcheggi	9.902	9.308	6%
Real estate	1.663	1.634	2%
Servizi ai passeggeri	3.077	2.815	9%
Altri ricavi	1.303	1.391	-6%
Ricavi per servizi di costruzione	579	275	110%
<b>Totale Ricavi SBU NON AVIATION</b>	<b>24.790</b>	<b>23.213</b>	<b>7%</b>

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un incremento pari al 7% con tutte le principali voci di ricavo in incremento; di seguito l'andamento delle singole aree di questa *business unit*.

#### Retail e Advertising

Il confronto tra il 2015 e l'analogo periodo del 2014 mostra un incremento del 6% da attribuirsi sostanzialmente al retail e in particolare al *Food & Beverage* per le migliori condizioni economiche di nuovi contratti avviati lo scorso anno e per l'incremento qualitativo dell'offerta legata alla tradizione del territorio bolognese, che ha determinato un aumento dei fatturati e quindi delle royalties. Anche il *Duty Free* mostra una crescita a seguito del maggior numero di passeggeri.

#### Parcheggi

Nel periodo gennaio settembre 2015 i ricavi dell'area parcheggi hanno evidenziato una crescita del 6% verso lo stesso periodo dello scorso anno.

Il positivo andamento dei parcheggi è riconducibile, oltre che alla crescita del traffico, anche alla regolamentazione della viabilità con l'introduzione dei parcometri e delle sbarre di accesso con conseguente maggiore utilizzo della sosta breve.

Inoltre, un importante contributo alla crescita viene fornito dai principali servizi accessori offerti quali sistemi di pagamento automatico e la possibilità di prenotare e acquistare gli ingressi direttamente dal sito web.

### **Real Estate**

Rispetto al 2014 l'incremento del 2% è dovuto all'attivazione di nuove subconcessioni nel corso del 2015.

### **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***

Al 30 settembre 2015 l'incremento rispetto all'anno precedente è del 5%. Si conferma, quindi, il buon andamento di questo settore che cresce in percentuale superiore rispetto al traffico, grazie alla tenuta del traffico *business* ed una maggiore penetrazione del servizio anche sul segmento *low cost*.

#### ***Subconcessione autonoleggiatori***

Il segmento dei ricavi da autonoleggi ha registrato un incremento del 13% rispetto allo stesso periodo del 2014, dovuto ad un maggiore utilizzo del servizio da parte dei passeggeri in arrivo che crescono in percentuale superiore ai passeggeri totali.

### **Ricavi per Servizi di Costruzione**

L'aumento è da collegare ai maggiori investimenti rispetto all'analogo periodo dello scorso anno.

### 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 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione %
Ricavi per servizi aeronautici	33.197	31.679	5%
Ricavi per servizi non aeronautici	24.378	23.029	6%
Ricavi per servizi di costruzione	1.526	1.651	-8%
Altri ricavi e proventi della gestione	656	762	-14%
<b>Ricavi</b>	<b>59.757</b>	<b>57.121</b>	<b>5%</b>
Materiali di consumo e merci	(1.247)	(1.568)	-20%
Costi per servizi	(12.911)	(13.750)	-6%
Costi per servizi di costruzione	(1.453)	(1.573)	-8%
Canoni, noleggi e altri costi	(4.866)	(4.589)	6%
Oneri diversi di gestione	(2.366)	(2.106)	12%
Costo del personale	(17.804)	(16.055)	11%
<b>Costi</b>	<b>(40.647)</b>	<b>(39.641)</b>	<b>3%</b>
<b>Margine Operativo Lordo (EBITDA)</b>	<b>19.110</b>	<b>17.480</b>	<b>9%</b>
Ammortamento diritti di concessione	(3.873)	(3.761)	3%
Ammortamento altre attività immateriali	(368)	(383)	-4%
Ammortamento attività materiali	(1.089)	(1.004)	8%
<b>Ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>(5.330)</b>	<b>(5.148)</b>	<b>4%</b>
Accantonamento rischi su crediti	(100)	12	-933%
Accant. fondo rinnovo infr. aeroportuali	(2.113)	(1.886)	12%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(135)	57	-337%
<b>Accantonamenti per rischi ed oneri</b>	<b>(2.348)</b>	<b>(1.817)</b>	<b>29%</b>
<b>Totale Costi</b>	<b>(48.325)</b>	<b>(46.606)</b>	<b>4%</b>
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>11.432</b>	<b>10.515</b>	<b>9%</b>
Proventi finanziari	180	117	54%
Oneri finanziari	(846)	(1.282)	-34%
Proventi e oneri non ricorrenti	(2.493)	0	100%
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>8.273</b>	<b>9.350</b>	<b>-12%</b>
Imposte dell'esercizio	(2.504)	(3.475)	-28%
<b>Risultato netto delle attività destinate alla vendita</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Utile (perdita) d'esercizio</b>	<b>5.769</b>	<b>5.875</b>	<b>-2%</b>
Utile (perdita) di terzi	113	101	12%
Utile (perdita) di gruppo	5.656	5.774	-2%

(\*)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 2015 evidenziano un utile pari a **5,8** milioni di Euro, in contrazione del 2% rispetto all'utile dello stesso periodo del 2014. Questo risultato è impattato dagli oneri non ricorrenti legati alla quotazione della Capogruppo sul Mercato Telematico Azionario gestito da Borsa Italiana, controbilanciati dal positivo sviluppo del traffico e dalle conseguenze che questo apporta su tutte le aree di *business*.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, nonostante il mancato adeguamento tariffario e la maggiore operatività dei vettori *low cost* sulle rotte nazionali, si rileva un trend in miglioramento sia sulla crescita che sulla composizione del traffico che ricade positivamente sui ricavi della parte aeronautica e su quelli non *aviation*.

I **ricavi** complessivamente crescono del 4,6% rispetto allo stesso periodo del 2014 ed in particolare:

- i ricavi per servizi aeronautici crescono del 4,8% per effetto dei maggiori volumi gestiti e del conguaglio legato alla voce degli incentivi relativo al parziale mancato raggiungimento di alcuni target di traffico
- i ricavi per servizi non aeronautici crescono del 5,9% per il buon andamento di tutte le componenti di questa *business unit*, come illustrato nella relativa sezione.

I **costi** del periodo gennaio-settembre 2015 crescono complessivamente del 2,5% rispetto allo stesso periodo del 2014, soprattutto per effetto dell'aumento del costo del personale.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** registrano una riduzione rispetto al 2014 (-20,5%) soprattutto per effetto del nuovo contratto di pulizie che prevede l'inclusione dei materiali di consumo nell'accordo principale all'interno della voce Costi per servizi;
- ✓ i **costi per servizi** sono in riduzione rispetto al 2014 (-6,1%), per l'effetto positivo dell'internalizzazione di alcuni servizi (informazioni, raccolta carrelli, smistamento bagagli, assistenze ai passeggeri a ridotta mobilità) avvenuta a partire dall'ultimo trimestre 2014. I costi per le manutenzioni si riducono per il minor numero di interventi grazie alla recente riqualifica del Terminal. Le utenze sono un'ulteriore area di risparmio per l'avvio dell'impianto di trigenerazione che ha determinato un minore costo di energia. Tali riduzioni hanno controbilanciato i maggiori costi per servizi di pulizie derivanti dalle aumentate superfici e dalla presenza di un presidio atto a migliorare la qualità del servizio ed i maggiori compensi per gli organi statutari correlati al processo di quotazione;
- ✓ la crescita del 6% sul 2014 della voce **canoni, noleggi e altri costi**, è dovuta principalmente all'aumento dei canoni di concessione aeroportuale e dei servizi di sicurezza correlati all'aumento del traffico;
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** sono in aumento rispetto al 2014 (12,3%) principalmente per gli oneri tributari (tra cui TARES e accise varie) e i contributi verso la nuova Authority di Regolazione dei Trasporti (ART).

Per i commenti sull'andamento del costo del lavoro si rimanda all'apposita sezione della presente relazione. Per effetto di quanto sopra, complessivamente il periodo gennaio-settembre del 2015 mostra un incremento del **Margine Operativo Lordo (EBITDA)** di circa 1,6 milioni di Euro (9,3%) rispetto all'analogo periodo del 2014.

Gli **ammortamenti** evidenziano una leggera crescita in linea con l'avanzamento del piano ammortamento ed ai nuovi investimenti del Gruppo mentre l'aumento degli **accantonamenti** è dovuto ai maggiori accantonamenti, prevalentemente al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali ed ai rilasci a carattere non ricorrente del fondo svalutazione crediti e dei fondi rischi e oneri effettuati nell'analogo periodo del 2014.

Il **Risultato Operativo (EBIT)** si attesta a 11,4 milioni di Euro rispetto ai 10,5 milioni dei primi nove mesi del 2014 (8,7%).

La contrazione del saldo negativo della **gestione finanziaria** è dovuta prevalentemente ai minori oneri di attualizzazione dei fondi mentre gli oneri non ricorrenti accolgono per 2,5 milioni di Euro i costi di quotazione del titolo al Mercato Telematico Azionario non portati a diretto deconto del Patrimonio Netto.

L'assorbimento degli oneri non ricorrenti comporta una contrazione del **risultato ante imposte** di circa 1 milione di Euro; quest'ultimo si attesta a 8,27 milioni di Euro contro 9,35 milioni di Euro al 30 settembre 2014 (-11,5%).

Il minor **carico fiscale** al 30 settembre 2015 sull'analogo periodo del 2014 è dovuto principalmente:

- al beneficio fiscale derivante dalla deduzione dalla base imponibile IRAP del costo del personale dipendente a tempo indeterminato a seguito delle modifiche introdotte dalla L. n. 190 del 23/12/2014 con decorrenza 1° gennaio 2015;
- all'impatto dell'agevolazione ACE (Aiuto alla crescita economia – D.L. n.201/2011 art. 1) incrementato a seguito della variazione in aumento del capitale proprio per accantonamento dell'utile dell'esercizio 2014 e per il conferimento in denaro effettuato nell'ambito del processo di quotazione;
- al provento per la rilevazione del credito d'imposta per nuovi investimenti di cui all'art. 18 del DL n.91 del 24 giugno 2014, per investimenti realizzati nel corso del 2014.

Per effetto di quanto sopra esposto, il **risultato netto di competenza del Gruppo** al 30 settembre 2015 è sostanzialmente in linea con l'analogo periodo del 2014, attestandosi a **5,7** milioni di Euro contro 5,8 milioni di Euro del 30 settembre 2014 (-2%).

Nei primi nove mesi del 2015, così come nell'analogo periodo del 2014, l'avanzamento degli investimenti relativi ai diritti di concessione non è stato rilevante e, di conseguenza, non è stato significativo 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.

Vista l'esiguità degli investimenti e quindi dei costi e ricavi per servizi di costruzione il MOL rettificato non presenta scostamenti sostanziali rispetto al Margine Operativo Lordo.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione %
Ricavi per servizi aeronautici	33.197	31.679	5%
Ricavi per servizi non aeronautici	24.378	23.029	6%
Altri ricavi e proventi della gestione	656	762	-14%
<b>Ricavi Rettificati</b>	<b>58.231</b>	<b>55.470</b>	<b>5%</b>
Materiali di consumo e merci	(1.247)	(1.568)	-20%
Costi per servizi	(12.911)	(13.750)	-6%
Canoni, noleggi e altri costi	(4.866)	(4.589)	6%
Oneri diversi di gestione	(2.366)	(2.106)	12%
Costo del personale	(17.804)	(16.055)	11%
<b>Costi Rettificati</b>	<b>(39.194)</b>	<b>(38.068)</b>	<b>3%</b>
<b>Margine Operativo Lordo Rettificato (EBITDA Rettificato) (**)</b>	<b>19.037</b>	<b>17.402</b>	<b>9%</b>

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione %
Ricavi per servizi di costruzione	1.526	1.651	-8%
Costi per servizi di costruzione	(1.453)	(1.573)	-8%
<b>Margine Servizi di Costruzione</b>	<b>73</b>	<b>78</b>	<b>-6%</b>
<b>Margine Operativo Lordo (EBITDA)</b>	<b>19.110</b>	<b>17.480</b>	<b>9%</b>

(\*\*)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 il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo al 30 settembre 2015 a confronto con il 31 dicembre 2014 ed il 30 settembre 2014:

	<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2015	al 31.12.2014	al 30.09.2014	Variazione 30.09.2015 - 31.12.2014	Variazione 30.09.2015 - 30.09.2014
A	Cassa	23	22	24	1	(1)
B	Altre disponibilità liquide	48.524	6.999	8.764	41.525	39.760
C	Titoli detenuti per la negoziazione	2.825	2.766	2.744	59	81
<b>D</b>	<b>Liquidità (A+B+C)</b>	<b>51.372</b>	<b>9.787</b>	<b>11.532</b>	<b>41.585</b>	<b>39.840</b>
<b>E</b>	<b>Crediti finanziari correnti</b>	<b>10.678</b>	<b>4.008</b>	<b>1.964</b>	<b>6.670</b>	<b>8.714</b>
F	Debiti bancari correnti	(1.308)	(1.069)	(1.020)	(239)	(288)
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(9.062)	(6.382)	(6.383)	(2.680)	(2.679)
H	Altri debiti finanziari correnti	(2.974)	(2.633)	(2.093)	(341)	(881)
<b>I</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)</b>	<b>(13.344)</b>	<b>(10.084)</b>	<b>(9.496)</b>	<b>(3.260)</b>	<b>(3.848)</b>
<b>J</b>	<b>Posizione finanziaria corrente netta (I-E-D)</b>	<b>48.706</b>	<b>3.711</b>	<b>4.000</b>	<b>44.995</b>	<b>44.706</b>
K	Debiti bancari non correnti	(35.750)	(21.252)	(22.999)	(14.498)	(12.751)
L	Obbligazioni emesse	0	0	0	0	0
M	Altri debiti non correnti	0	0	0	0	0
<b>N</b>	<b>Indebitamento finanziario non corrente (K+L+M)</b>	<b>(35.750)</b>	<b>(21.252)</b>	<b>(22.999)</b>	<b>(14.498)</b>	<b>(12.751)</b>
<b>O</b>	<b>Posizione finanziaria netta (J+N)</b>	<b>12.956</b>	<b>(17.541)</b>	<b>(18.999)</b>	<b>30.497</b>	<b>31.955</b>

La **Posizione Finanziaria Netta** del Gruppo al 30 settembre 2015 è positiva per 12,9 milioni di Euro rispetto all'indebitamento finanziario netto di 17,5 milioni del 31 dicembre 2014 e di 19 milioni al 30 settembre 2014.

La crescita della **liquidità** è dovuta al tiraggio del nuovo contratto di mutuo per 23 milioni di Euro tra aprile e giugno 2015 ed all'incasso di 28 milioni di Euro derivante dall'aumento di Capitale Sociale al netto dei costi di intermediazione del 14 luglio 2015.

L'**indebitamento** è aumentato per l'accensione del nuovo mutuo suddetto al netto della restituzione delle rate dei finanziamenti in scadenza per 5,6 milioni di Euro.

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 30.09.2015	al 30.09.2014
<b>Flussi di cassa (generato / assorbito) dalle attività operative netto</b>	<b>5.453</b>	<b>11.085</b>
<b>Flussi di cassa (generato / assorbito) dell'attività di investimento</b>	<b>(9.340)</b>	<b>2.439</b>
<b>Flussi di cassa (generato / assorbito) dell'attività di finanziamento</b>	<b>45.413</b>	<b>(7.500)</b>
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>41.526</b>	<b>6.024</b>
<b>Disponibilità liquide inizio periodo</b>	<b>7.021</b>	<b>2.764</b>
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>41.526</b>	<b>6.024</b>
<b>Disponibilità liquide fine periodo</b>	<b>48.547</b>	<b>8.788</b>

La **variazione finale di cassa** è positiva per 41,5 milioni di Euro come illustrato nel paragrafo precedente.

Il **flusso di cassa generato dalle attività operative** è stato pari a 5,5 milioni di Euro nei primi nove mesi del 2015, in peggioramento rispetto allo stesso periodo del 2014 a causa principalmente del pagamento delle imposte sul reddito che al 30 settembre 2015 ha assorbito liquidità per 3,9 milioni di Euro mentre nel 2014 è stato di importo molto inferiore (0,5 milioni di Euro) in quanto il Gruppo vantava crediti d'imposta per l'esercizio 2013, a cui si aggiunge la contrazione dei flussi di cassa della gestione reddituale (-0,9 milioni di Euro).

Il **flusso di cassa dell'attività di investimento** risulta negativo per 9,3 milioni di Euro derivante da 6,9 milioni di impieghi temporanei di liquidità e da 3 milioni di Euro di investimenti prevalentemente infrastrutturali ed al netto di 0,6 milioni di Euro di incasso di crediti per cessioni di partecipazioni. Nei primi nove mesi del 2014 il flusso di cassa dell'attività di investimento era positivo per 2,4 milioni di Euro a fronte di 5,7 milioni di Euro di disinvestimento di partecipazioni e 3,3 milioni di Euro di investimenti infrastrutturali.

Infine, il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è positivo per 45,4 milioni di Euro ed è rappresentato dagli incassi derivanti dall'aumento di Capitale Sociale per 28 milioni di Euro e dal nuovo finanziamento per 23 milioni di Euro al netto della restituzione delle quote dei mutui scadute nel periodo.

### 3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

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

I M P I E G H I	al 30.09.2015	al 31.12.2014	al 30.09.2014	Variazione %	Variazione %
				30.09.2015 - 31.12.2014	30.09.2015 - 30.09.2014
-Crediti commerciali	14.214	10.720	15.528	33%	-8%
-Crediti tributari	148	126	1.111	17%	-87%
- Altri Crediti	7.692	6.994	8.228	10%	-7%
-Rimanenze di magazzino	442	487	456	-9%	-3%
<b>Subtotale</b>	<b>22.496</b>	<b>18.327</b>	<b>25.323</b>	<b>23%</b>	<b>-11%</b>
I M P I E G H I	al 30.09.2015	al 31.12.2014	al 30.09.2014	Variazione %	Variazione %
				30.09.2015 - 31.12.2014	30.09.2015 - 30.09.2014
-Debiti commerciali	(9.880)	(12.312)	(15.631)	-20%	-37%
-Debiti tributari	(2.745)	(3.397)	(3.930)	-19%	-30%
-Altri debiti	(18.272)	(16.358)	(17.017)	12%	7%
<b>Subtotale</b>	<b>(30.897)</b>	<b>(32.067)</b>	<b>(36.578)</b>	<b>-4%</b>	<b>-16%</b>
-Attività destinate alla vendita	0	0	0	0%	0%
<b>Capitale circolante netto operativo</b>	<b>(8.401)</b>	<b>(13.740)</b>	<b>(11.255)</b>	<b>-39%</b>	<b>-25%</b>
Immobilizzazioni	169.669	171.960	169.814	-1%	0%
-Imposte differite attive	8.433	7.293	7.407	16%	14%
-Altre attività non correnti	2.167	2.410	2.775	-10%	-22%
<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>180.269</b>	<b>181.663</b>	<b>179.996</b>	<b>-1%</b>	<b>0%</b>
- Fondi rischi, oneri e TFR	(22.455)	(21.831)	(21.983)	3%	2%
- Fondo imposte differite	(2.401)	(2.347)	(2.329)	2%	3%
-Altre passività non correnti	(219)	(167)	(210)	31%	4%
<b>Subtotale</b>	<b>(25.075)</b>	<b>(24.345)</b>	<b>(24.522)</b>	<b>3%</b>	<b>2%</b>
<b>Capitale fisso operativo</b>	<b>155.194</b>	<b>157.318</b>	<b>155.474</b>	<b>-1%</b>	<b>0%</b>
<b>Totale Impieghi</b>	<b>146.793</b>	<b>143.578</b>	<b>144.219</b>	<b>2%</b>	<b>2%</b>

F O N T I	al 30.09.2015	al 31.12.2014	al 30.09.2014	Variazione %	Variazione %
				30.09.2015 - 31.12.2014	30.09.2015 - 30.09.2014
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>12.956</b>	<b>(17.541)</b>	<b>(18.999)</b>	<b>-174%</b>	<b>-168%</b>
-Capitale Sociale	90.250	74.000	74.000	22%	22%
-Riserve	63.375	44.809	45.098	41%	41%
-Risultato dell'esercizio	5.656	6.873	5.774	-18%	-2%
<b>Patrimonio Netto di Gruppo</b>	<b>159.281</b>	<b>125.682</b>	<b>124.872</b>	<b>27%</b>	<b>28%</b>
-Patrimonio Netto di terzi	468	355	348	32%	34%
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>159.749</b>	<b>126.037</b>	<b>125.220</b>	<b>27%</b>	<b>28%</b>
<b>Totale fonti</b>	<b>146.793</b>	<b>143.578</b>	<b>144.219</b>	<b>2%</b>	<b>2%</b>

La struttura patrimoniale del Gruppo evidenzia una contrazione del **capitale circolante netto operativo** al 30 settembre 2015 rispetto alla chiusura dell'esercizio 2014 di 5,3 milioni di Euro per effetto:

- dell'aumento dei crediti commerciali di 3,5 milioni di Euro dovuto alla stagionalità dell'attività aeroportuale;
- dell'aumento della voce Altri crediti prevalentemente per l'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri la cui crescita è in linea con l'aumento dei crediti commerciali di riferimento;
- della contrazione dei debiti commerciali prevalentemente ascrivibile al conguaglio a favore della società capogruppo di incentivi commerciali per lo sviluppo del traffico aereo.

Si evidenzia, infine, l'accresciuta solidità patrimoniale del Gruppo in seguito all'operazione di Offerta Globale di Vendita e Sottoscrizione delle azioni della Capogruppo che si è sostanziata nell'emissione di 6.500.000 azioni ordinarie con conseguente aumento del Capitale Sociale per 16,2 milioni di Euro e della Riserva Sovraprezzo azioni per 13 milioni di Euro al lordo dei costi di quotazione portati a diretto deconto di tale riserva per 1,5 milioni di Euro compresa la relativa fiscalità differita. Al 30 settembre 2015 il **Patrimonio Netto** consolidato è pertanto pari a 159,7 milioni di Euro contro i 126 milioni del 31 dicembre 2014 a fronte di una **posizione finanziaria netta** positiva di 13 milioni.

### 3.4 INDICI

Gli Amministratori hanno ritenuto non significativi, tenuto conto dell'infrannualità, i principali indici economico/patrimoniali del Gruppo al 30 settembre 2015.

### 3.5 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati al 30 settembre 2015 è pari a 3 milioni di Euro di cui 0,7 milioni per investimenti legati all'esecuzione del Masterplan e quindi principalmente alle infrastrutture ed il rimanente per investimenti destinati all'operatività aeroportuale. Gli interventi principali sono stati indirizzati a migliorare gli spazi a disposizione del passeggero al fine di ottimizzare i processi operativi. In particolare, si è completata la realizzazione dei corridoi in uscita dalla sala riconsegna bagagli, è stata conclusa la progettazione ed avviate le attività per l'ampliamento della sala arrivi extra Schengen che sarà concluso entro l'anno. Infine, è in fase di complementamento l'implementazione di un "sistema di Tracking" per il monitoraggio dei flussi passeggeri in un'ottica di miglioramento della c.d. "passenger experience".

Oltre agli investimenti suesposti, nei primi nove mesi del 2015 il Gruppo ha realizzato interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali per 1,3 milioni di Euro. In questa voce rientrano in particolare gli interventi eseguiti per la manutenzione straordinaria sulla pista di volo e sulla via di rullaggio.

## 3.6 IL PERSONALE

### Composizione dell'Organico

	30 settembre 2015	30 settembre 2014	Variazione 2015 -2014	Variazione % 2015 -2014
<b>Organico medio Equivalenti Full Time</b>	<b>420</b>	<b>388</b>	<b>32</b>	<b>8,2%</b>
Dirigenti	10	10	0	0%
Quadri	28	29	(1)	-3,4%
Impiegati	294	285	9	3,2%
Operai	88	64	24	37,5%

	30 settembre 2015	30 settembre 2014	Variazione 2015 -2014	Variazione % 2015 -2014
<b>Organico medio</b>	<b>451</b>	<b>413</b>	<b>38</b>	<b>8,9%</b>
Dirigenti	10	10	0	0%
Quadri	28	29	(1)	-3,4%
Impiegati	322	309	13	4,2%
Operai	91	65	26	40%

Fonte: Elaborazione della Società

L'incremento di organico di 32 equivalenti full-time rispetto al 2014 è dovuto prevalentemente all'assunzione di 25 risorse effettuata a seguito dell'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) avviata nell'ultimo trimestre del 2014 e all'incremento di risorse destinate ad attività particolarmente sensibili all'aumento di traffico quali il PRM e i parcheggi.

### Il costo

	30 settembre 2015	30 settembre 2014	Variazione 2015 -2014	Variazione % 2015 -2014
Costo del Lavoro	17.804	16.055	(1.749)	10,9%

Fonte: Elaborazione della Società

L'aumento del costo del lavoro del 10,9% rispetto allo stesso periodo del 2014 è dovuto principalmente all'incremento di organico per l'internalizzazione dei servizi sopra indicati e alla necessità di risorse in alcune aree particolarmente sensibili all'aumento di traffico oltre all'applicazione del nuovo Contratto Collettivo Nazionale.

### La formazione del personale

Complessivamente il costo della formazione è in linea con quello registrato nello stesso periodo del 2014. In particolare la formazione si è concentrata su alcune figure dell'area security nell'ambito del progetto Smart Security, finalizzato a migliorare continuamente l'esperienza complessiva dei passeggeri nelle fasi di controllo.

## Le relazioni sindacali

All'inizio del mese di marzo si sono tenute le elezioni per il rinnovo della RSU e sono stati avviati i primi incontri sindacali su temi di particolare interesse a seguito della applicazione del nuovo contratto collettivo ed in particolare sull'orario di lavoro per il quale il contratto collettivo prevede un incremento da 37,5 ore settimanali a 38,5 ore settimanali

In data 17 luglio 2015, a seguito di consultazione referendaria, l'Azienda e le Organizzazioni Sindacali hanno raggiunto un accordo che prevede di assorbire parzialmente le giornate di riduzione oraria mantenendo inalterato l'orario di lavoro.

## 4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

### 4.1 L'AMBIENTE

Nel corso del primo semestre 2015 la Capogruppo ha sottoscritto con gli Enti territoriali (Regione, Città Metropolitana, Comune di Bologna e di Calderara, TPer) l'Accordo Territoriale Attuativo per la Decarbonizzazione del Marconi. 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. Il perfezionamento di questo accordo comporterà da parte del Gestore Aeroportuale il sostenimento di investimenti per un importo complessivo di 6,5 milioni di Euro che saranno effettuati in un arco temporale coerente rispetto alle tempistiche di realizzazione degli investimenti contenuti nel Master Plan aeroportuale ovvero entro il 2023.

### 4.2 LA QUALITÀ

Tra i suoi obiettivi strategici la Società include anche l'incremento della qualità del servizio. Il Gruppo, infatti, continuerà a impegnarsi per migliorare l'efficienza dei processi operativi, in un'ottica di attenzione alla qualità del servizio e alla sostenibilità ambientale. Aeroporto di Bologna è costantemente impegnato sia in attività di aggiornamento, informazione e *benchmarking*, sia nell'introduzione di nuovi strumenti e nuove tecnologie a servizio del passeggero.

#### La soddisfazione degli utenti

Nel corso del 2015, il *Customer Satisfaction Index*, l'indice che misura il grado di soddisfazione complessivo dei passeggeri, è progressivamente cresciuto, fino a sfiorare il 99% nel terzo trimestre 2015, con un significativo incremento rispetto all'anno 2014 (98,4% nel periodo gennaio-settembre 2015).

I tempi di attesa in partenza e la soddisfazione del passeggero hanno registrato ottimi risultati, riportando in generale un importante miglioramento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente: la soddisfazione per la pulizia generale e la pulizia e funzionalità delle toilette, in particolare, sono significativamente migliorate raggiungendo la soglia del 95% di soddisfazione. Si conferma il leggero peggioramento dei tempi di riconsegna dei bagagli, un tema per il quale il gestore ha attivato azioni di confronto e stimolo presso i vettori e i prestatori d'opera aeroportuali.

Principali Indicatori di Qualità		Gennaio - Settembre	Gennaio - Settembre
		2015	2014
Customer Satisfaction Index	% passeggeri soddisfatti	98,4%	94,1%
Regolarità e rapidità del servizio	% passeggeri soddisfatti	97,9%	94,8%
Percezione sul livello pulizia generale	% passeggeri soddisfatti	97,3%	92,5%

Percezione sul livello pulizia e funzionalità toilette	% passeggeri soddisfatti	95,3%	84,0%
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	Tempo di attesa dal B.O. nel 90% dei casi	4'17"	4'23"
Attesa in coda al check-in	Tempo nel 90% dei casi	14'35"	16'18"
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	Tempo nel 90% dei casi	6'59"	6'52"
Tempo di riconsegna del primo/ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile (da sistema)	Primo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	24'	23'
	Ultimo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	32'	30'

Fonte: Elaborazione della Società

## 5 IL QUADRO NORMATIVO

### 5.1 IL CONTRATTO DI PROGRAMMA

Il Contratto di Programma di AdB è scaduto il 31 dicembre 2014 e, nell'ambito del regime transitorio, sono in corso le attività preordinate alla stipula del nuovo Contratto di Programma il quale, in base alla vigente normativa in materia, avrà ad oggetto, sostanzialmente, il piano degli interventi, della qualità e dell'ambiente.

### 5.2 LA REGOLAZIONE TARIFFARIA

Il Modello elaborato dall'Autorità di Regolazione Aeroportuale ("ART") ed applicabile ad AdB prevede che, conclusa la consultazione, il gestore pubblici sul proprio sito web e invii all'ART la proposta definitiva sul livello dei Diritti Aeroportuali concordati, dando altresì evidenza delle posizioni espresse dai partecipanti alla consultazione. Nel caso in cui sia raggiunta un'intesa con gli utenti aeroportuali o laddove non siano proposti ricorsi avverso la proposta, il nuovo sistema tariffario entra in vigore alla data indicata all'avvio della consultazione o comunque non prima di 60 giorni dalla pubblicazione della proposta sul sito web del gestore, assolti in ogni caso gli obblighi di comunicazione alla rete IATA delle tariffe da applicare al momento della vendita dei biglietti ai passeggeri. È inoltre previsto che l'ART formalizzi e pubblichi, entro 40 giorni dalla comunicazione della proposta approvata nella consultazione, gli esiti delle verifiche effettuate sulla conformità del nuovo livello dei Diritti Aeroportuali al modello tariffario e ai principi dettati dalla normativa applicabile.

Di seguito all'avvio, in data 15 maggio 2015, delle consultazioni con gli utenti sulle tariffe per il prossimo periodo (2016-2019) regolato in base a quanto previsto dall'Autorità (ART) nel Modello di regolazione dei Diritti Aeroportuali per aeroporti con traffico superiore ai 5 milioni di passeggeri/anno emesso dalla stessa Autorità il 22 Settembre 2014, si è tenuta il 17 giugno 2015 l'audizione pubblica con i c.d. Utenti Interessati (vettori con attività volativa sullo scalo nell'anno precedente all'avvio delle consultazioni) e, quindi, in data 17 luglio 2015 la proposta tariffaria definitiva e gli aspetti ad essa correlati sono stati ufficialmente trasmessi ai vettori e all'Autorità di Regolazione dei Trasporti. L'Authority in data 6 agosto 2015 ha deliberato la conformità al Modello tariffario di riferimento della proposta definitiva di revisione delle tariffe aeroportuali per il quadriennio 2016-2019 di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., peraltro condizionando la detta conformità all'applicazione di alcuni correttivi ed altresì richiedendo al gestore la definizione di livelli qualitativi di servizio con i vettori ulteriori rispetto ai livelli previsti dal piano di qualità approvato da Enac. Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna è stata chiamata ad ottemperare alle prescrizioni di cui alla delibera ART suddetta entro 90 giorni dalla data della medesima.

In data 11 settembre 2015 è stato siglato un accordo con i Vettori intervenuti all'incontro convocato dal gestore aeroportuale sui livelli di determinate *performance* aeroportuali; l'accordo si fonda su un principio di reciprocità e correttezza delle prestazioni e degli impegni di entrambe le parti.

Come esposto anche nel capitolo inerente i “fatti sopravvenuti”, in data 27 ottobre 2015, l’Autorità di Regolazione dei Trasporti ha deliberato la conformità al Modello tariffario di riferimento della proposta definitiva di revisione delle tariffe aeroportuali per il quadriennio 2016-2019 di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.. La decorrenza del nuovo sistema tariffario è a partire dal 1 gennaio 2016.

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

La Società ha aggiornato, sul proprio sito istituzionale, la *policy* sviluppo traffico relativa al piano di incentivazione programmato per il secondo semestre 2015. La *policy* sviluppo traffico è accessibile, in maniera trasparente e non discriminatoria, a tutti i vettori interessati.

## **6 IL CONTENZIOSO**

Nel presente paragrafo vengono citate le più recenti evoluzioni dei principali – fondamentalmente in termini economici – contenziosi in corso senza pretesa di esaustività rispetto a tutte le posizioni per le quali sono state appostate specifiche somme nell’ambito del fondo rischi contenziosi. Per quanto non espressamente indicato si fa rinvio alle precedenti relazioni per una più ampia disamina dei principali contenziosi.

Per quanto concerne il tema della contribuzione al **Fondo istituito dalla Finanziaria 2007** al fine di ridurre il costo a carico dello Stato per l’organizzazione e l’espletamento del **servizio antincendio** presso gli aeroporti italiani, la Società Capogruppo ha promosso nel 2012 e successivamente nel 2013 avverso una nuova richiesta di pagamento di Enac, una specifica azione giudiziale innanzi il Tribunale Civile di Roma, chiedendo sostanzialmente al Giudice di accertare e dichiarare la cessazione dell’obbligo contributivo a seguito del cambiamento delle finalità di predetto Fondo, ossia a decorrere dal 1° gennaio 2009. Da tale data, difatti, le risorse afferenti al Fondo in parola sono state destinate a provvedere a generiche esigenze di soccorso pubblico e difesa civile nonché al finanziamento dei rinnovi del C.C.N.L. dei VV.F. La causa è tuttora in corso.

In data 2 ottobre 2015 sono scaduti, senza proposizione di appello, i termini per impugnare la sentenza n. 20971/2014 del Tribunale di Bologna. E’, dunque, passato in giudicato il provvedimento che ha dichiarato l’incompetenza della Autorità giudiziaria ordinaria a decidere in ordine alla controversia tra AdB e **Coopservice** e, per l’effetto, ha revocato il decreto ingiuntivo opposto, condannando Coopservice alla rifusione delle spese di lite in favore di AdB. Il contenzioso si chiude, pertanto, in maniera definitiva e vittoriosa per la Società con relativa liberazione del Fondo contenziosi.

Riguardo i contenziosi con i dipendenti si dà atto che nella novestrale in esame è stato valutato, con il supporto dei legali a mandato, di ulteriormente accantonare il fondo rischi a fronte dei contenziosi in corso.

## **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 a causa, in particolar modo, della stretta creditizia. 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 recente quotazione del titolo azionario con aumento di Capitale Sociale 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 moderato grado di concentrazione in quanto il 40% del credito è 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.

### **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.

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

Il Bilancio Consolidato del Gruppo per il triennio 2012-2014 nelle attività non correnti includeva, tra l'altro, Diritti di Concessione per Euro 156 milioni al 31 dicembre 2014, Euro 157 milioni al 31 dicembre 2013 ed Euro 142 milioni al 31 dicembre 2012. L'incidenza complessiva sul totale delle attività era pari al 73,24% al 31 dicembre 2014, al 72,76% al 31 dicembre 2013, al 67,65% al 31 dicembre 2012. L'incidenza complessiva dei Diritti di Concessione sul patrimonio netto di Gruppo era pari rispettivamente a circa il 124,58% al 31 dicembre 2014, a circa il 131,64% al 31 dicembre 2013 e al 123,54% al 31 dicembre 2012. Tali importi esprimono i valori dei Diritti di Concessione così come determinati in applicazione dell'interpretazione IFRIC Interpretation 12 - Service Concession Arrangements ("IFRIC 12") a tutti i beni gratuitamente devolvibili ricevuti dall'ENAC nel 2004.

Ai fini della predisposizione del Bilancio Consolidato del Gruppo per il triennio 2012-2014, i Diritti di Concessione sono stati assoggettati ad *impairment test* in conformità a quanto previsto dallo IAS 36; in particolare il test è stato effettuato confrontando il valore contabile (*carrying value*) dell'attività o del gruppo di attività componenti l'unità generatrice di flussi finanziari ("*Cash Generating Unit*" o "*CGU*") con il valore recuperabile della stessa, dato dal maggiore tra il *fair value* (al netto degli eventuali oneri di vendita) ed il valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dal gruppo di attività componenti la CGU (valore d'uso). Ai fini dell'esecuzione dell'analisi sopra citata sono stati utilizzati i flussi di cassa desumibili dalle previsioni economico-finanziarie 2015-2044 formulate dal Consiglio di

Amministrazione della Società. Si evidenzia che le tariffe utilizzate a base del calcolo dei flussi di cassa ai fini dell'*impairment test* sono state le tariffe applicate dal Gruppo nell'esercizio 2014, per gli anni 2015-2019, mentre per gli anni successivi i flussi di cassa medesimi sono basati sulle tariffe 2019 maggiorate dell'inflazione per gli anni rimanenti fino al termine della Concessione. Gli obiettivi e le assunzioni delle previsioni economico-finanziarie 2015-2044 sono stati determinati tenendo conto dei risultati storici della gestione e sono stati elaborati sulla base di stime puntuali del traffico passeggeri e dei relativi ricavi, nonché di stime elaborate sulla base dei principali analisi e studi di settore, utilizzando altresì delle crescite coerenti e non eccedenti quelle previste per il settore di appartenenza.

Il test di *impairment* effettuato non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione per gli esercizi 2014, 2013 e 2012 e, conseguentemente, non sono state effettuate in passato svalutazioni di tali attività.

In relazione alla predisposizione del resoconto intermedio sulla gestione, 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 2015-2044 formulate dal Consiglio di Amministrazione e già utilizzate per l'effettuazione del test di *impairment* per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 e i precedenti esercizi, non sono stati compiuti test di *impairment* in quanto si ritiene che perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione al 30 settembre 2015 non si siano manifestate.

### **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.

## **8 GARANZIE PRESTATE**

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

<i>in migliaia di Euro</i>	30/09/2015	30/09/2014	Variaz. %
Fidejussioni	4.827	4.590	5%
Lettere di patronage	2.763	3.011	-8%
<b>Totale garanzie prestate</b>	<b>7.590</b>	<b>7.602</b>	<b>0%</b>

Al 30 settembre 2015, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 7,6 milioni di Euro e si riferiscono principalmente a:

- fideiussione a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (3,9 milioni di Euro);

- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) pari al 51% del capitale residuo che, alla data di chiusura del periodo, risulta pari a 2,8 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 2015 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**

A ottobre lo scalo ha registrato un incremento del traffico passeggeri del 7,3% rispetto allo stesso mese del 2014, per un totale mensile di 601.612 passeggeri, a conferma del trend positivo che ha caratterizzato tutti i mesi della stagione estiva, grazie all'avvio di nuove rotte e al potenziamento di rotte esistenti. Nei primi dieci mesi dell'anno i passeggeri complessivi sono stati 5.839.911, con una crescita del 3,7% sullo stesso periodo del 2014.

Relativamente all'avvio dei nuovi collegamenti:

- Emirates ha inaugurato un servizio giornaliero Bologna-Dubai dal 3 Novembre. Sulla tratta è impiegato un Boeing 777-300ER con configurazione a tre classi (360 posti). I passeggeri usufruiscono di un livello molto alto di *comfort* all'interno del Boeing 777-300ER, che è equipaggiato con 8 *private suites* in *First Class*, 42 sedili completamente reclinabili in *Business Class* e ampio spazio per 310 passeggeri in *Economy Class*. Il nuovo volo offre ai clienti di Bologna e delle regioni limitrofe collegamenti convenienti con le zone servite da Emirates nel Far East, Medio Oriente, Africa ed Asia
- Nuovo collegamento giornaliero Bologna – Berlino operato da Ryanair dal 27/10
- Nuovo collegamento Bologna – Copenaghen operato da Ryanair dal 5/11 con 3 frequenze settimanali
- Nuovo collegamento giornaliero Bologna – Cagliari operato da Ryanair dal 25/10
- Aumento di frequenza del collegamento Bologna – Mosca operato da Aeroflot dal 25/10 che passa da 7 a 11 voli settimanali.

### **Definizione delle nuove tariffe aeroportuali per il periodo 2016-2019**

In data 27 ottobre, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha deliberato la conformità al Modello tariffario di riferimento della proposta definitiva di revisione delle tariffe aeroportuali per il quadriennio 2016-2019 di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.. La decorrenza del nuovo sistema tariffario è a partire dal 1 gennaio 2016.

La proposta, pubblicata sul sito della società [www.bologna-airport.it](http://www.bologna-airport.it) nella sezione "Business Aviation/Tariffe Aviation" dell'Area La Società, è stata aggiornata sulla base della precedente delibera dell'Authority dello scorso 7 agosto e prevede anche l'applicazione di uno schema di livelli di servizio su alcune *performance* operative aeroportuali.

### **Rafforzamento della connettività e dell'intermodalità dello scalo**

In data 30 ottobre, a supporto del miglioramento della connettività e dell'intermodalità dello scalo, il Consiglio di Amministrazione della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. ha deliberato un ulteriore contributo a Marconi Express S.p.A., società concessionaria dell'opera People Mover, ovvero il collegamento su rotaia previsto tra la Stazione Centrale di Bologna e l'Aeroporto di Bologna.

A fronte di un costo complessivo dell'opera che rimane invariato e considerando una diversa contribuzione da parte dei soggetti territoriali coinvolti, il Consiglio di Amministrazione di Aeroporto di Bologna ha approvato un ulteriore investimento finalizzato alla contribuzione ai lavori che la società concessionaria del progetto realizzerà.

L'investimento pari a 2 milioni di Euro si aggiunge agli impegni già deliberati pari a 13,2 milioni di Euro di cui 8,9 milioni mediante sottoscrizione di SFP ("strumenti finanziari partecipativi" previsti dall'art. 2346 c.c. ultimo comma) da emettersi da parte di Marconi Express S.p.A.. L'ammontare complessivo investito da Aeroporto di Bologna diventa pertanto pari a 15,2 milioni di Euro circa. Anche la somma deliberata in questa data sarà investita in forma di SFP ed analogamente a quanto fatto in precedenza è previsto che sia sottoscritta previa verifica dell'avveramento di talune condizioni relative principalmente all'erogazione degli apporti e alla concessione dei finanziamenti e delle autorizzazioni previste per la realizzazione dell'opera, tipiche per operazioni di questa natura, e sia finanziariamente liberato in diversi momenti, in stretta relazione alla effettiva realizzazione e alla conclusione dei lavori. La Società ha deciso di investire maggiormente nell'opera, considerato il valore strategico derivante dal miglioramento atteso dell'accessibilità dello scalo attraverso un collegamento diretto e più rapido con la rete ferroviaria ad alta velocità.

### **Rapporti con società controllate e collegate e parti correlate**

Relativamente ai rapporti intrattenuti nel corso dei primi nove mesi del 2015 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 2015.

### **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.

*L'Amministratore Delegato*  
**(Nazareno Ventola)**



Bologna, 13 novembre 2015

## Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 2015

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 30.09.2015	al 31.12.2014
Diritti di concessione		154.200	156.584
Altre attività immateriali		874	899
<b>Attività immateriali</b>	<b>1</b>	<b>155.074</b>	<b>157.483</b>
Terreni, immobili, impianti e macchinari		9.863	9.745
Investimenti immobiliari		4.732	4.732
<b>Attività materiali</b>	<b>2</b>	<b>14.595</b>	<b>14.477</b>
Partecipazioni	<b>3</b>	147	147
Altre attività finanziarie non correnti	<b>4</b>	656	948
Imposte differite attive	<b>5</b>	8.433	7.293
Altre attività non correnti	<b>6</b>	1.364	1.315
<b>Altre attività non correnti</b>		<b>10.600</b>	<b>9.703</b>
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>180.269</b>	<b>181.663</b>
Rimanenze di magazzino	<b>7</b>	442	487
Crediti commerciali	<b>8</b>	14.214	10.720
Altre attività correnti	<b>9</b>	7.840	7.120
Attività finanziarie correnti	<b>10</b>	13.503	6.774
Cassa e altre disponibilità liquide	<b>11</b>	48.547	7.021
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>		<b>84.546</b>	<b>32.122</b>
<b>ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>		<b>264.815</b>	<b>213.785</b>
<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.09.2015	al 31.12.2014
Capitale sociale		90.250	74.000
Riserve		63.375	44.809
Risultato dell'esercizio		5.656	6.873
<b>PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO</b>	<b>12</b>	<b>159.281</b>	<b>125.682</b>
<b>PATRIMONIO NETTO DI TERZI</b>	<b>12</b>	<b>468</b>	<b>355</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>		<b>159.749</b>	<b>126.037</b>
TFR e altri fondi relativi al personale	<b>13</b>	4.465	4.922
Imposte differite passive	<b>14</b>	2.401	2.347
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	<b>15</b>	11.443	10.533
Fondi per rischi e oneri	<b>16</b>	1.546	1.412
Passività finanziarie non correnti	<b>17</b>	35.751	21.252
Altri debiti non correnti		219	167
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>55.825</b>	<b>40.633</b>
Debiti commerciali	<b>18</b>	9.880	12.312
Altre passività	<b>19</b>	21.017	19.755
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	<b>20</b>	4.064	3.960
Fondi per rischi e oneri	<b>21</b>	935	1.004
Passività finanziarie correnti	<b>22</b>	13.345	10.084
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>		<b>49.241</b>	<b>47.115</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>		<b>105.066</b>	<b>87.748</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		<b>264.815</b>	<b>213.785</b>

## Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per i nove mesi chiusi al	per i nove mesi chiusi al
		30.09.2015	30.09.2014
Ricavi per servizi aeronautici		33.197	31.679
Ricavi per servizi non aeronautici		24.378	23.029
Ricavi per servizi di costruzione		1.526	1.651
Altri ricavi e proventi della gestione		656	762
<b>Ricavi</b>	<b>23</b>	<b>59.757</b>	<b>57.121</b>
Materiali di consumo e merci		(1.247)	(1.568)
Costi per servizi		(12.911)	(13.750)
Costi per servizi di costruzione		(1.453)	(1.573)
Canoni, noleggi e altri costi		(4.866)	(4.589)
Oneri diversi di gestione		(2.366)	(2.106)
Costo del personale		(17.804)	(16.055)
<b>Costi</b>	<b>24</b>	<b>(40.647)</b>	<b>(39.641)</b>
Ammortamento Diritti di concessione		(3.873)	(3.761)
Ammortamento altre attività immateriali		(368)	(383)
Ammortamento attività materiali		(1.089)	(1.004)
<b>Ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>25</b>	<b>(5.330)</b>	<b>(5.148)</b>
Accantonamento rischi su crediti		(100)	12
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(2.113)	(1.886)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(135)	57
<b>Accantonamenti per rischi ed oneri</b>	<b>26</b>	<b>(2.348)</b>	<b>(1.817)</b>
<b>Totale Costi</b>		<b>(48.325)</b>	<b>(46.606)</b>
<b>Risultato operativo</b>		<b>11.432</b>	<b>10.515</b>
Proventi finanziari	27	180	117
Oneri finanziari	27	(846)	(1.282)
Proventi e oneri non ricorrenti	28	(2.493)	0
<b>Risultato ante imposte</b>		<b>8.273</b>	<b>9.350</b>
Imposte dell'esercizio	29	(2.504)	(3.475)
<b>Risultato netto delle attività destinate alla vendita</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Utile (perdita) d'esercizio</b>		<b>5.769</b>	<b>5.875</b>
<b>Utile (perdita) di terzi</b>		<b>113</b>	<b>101</b>
<b>Utile (perdita) di Gruppo</b>		<b>5.656</b>	<b>5.774</b>
<b>Utile/(Perdita) Base e Diluito per azione (unità di Euro)</b>		<b>0,19</b>	<b>0,18</b>

## Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014
Utile (perdita) di esercizio (A)	5.769	5.875
<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	319	(428)
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR	(88)	118
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	231	(310)
<b>Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B</b>	<b>231</b>	<b>(310)</b>
<b>Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)</b>	<b>6.000</b>	<b>5.565</b>
di cui Terzi	113	99
di cui Gruppo	5.887	5.466

## Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2015	al 30.09.2014
<b>Gestione reddituale caratteristica</b>		
Risultato di esercizio ante imposte	8.273	9.350
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
- Margine da servizi di costruzione	(73)	(78)
+ Ammortamenti	5.330	5.148
+ Accantonamento fondi	2.348	1.817
+ Oneri per interessi da attualizzazione fondi e TFR	261	743
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	405	350
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	(3)	72
+/- Minusvalenze da cessione partecipazioni	0	0
+/- Accantonamento TFR	8	8
+/- Minusvalenze da eliminazione cespiti	0	0
<b>Flussi di cassa (generato / assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante</b>	<b>16.549</b>	<b>17.410</b>
Variazione rimanenze di magazzino	45	92
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(3.017)	(2.529)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti (non finanziarie)	(1.822)	(1.501)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(2.432)	(1.609)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	2.331	2.414
Interessi pagati	(252)	(534)
Interessi incassati	48	37
Imposte pagate	(3.869)	(497)
TFR pagato	(177)	(81)
Utilizzo fondi	(1.951)	(2.117)
<b>Flussi di cassa (generato / assorbito) dalle attività operative netto</b>	<b>5.453</b>	<b>11.085</b>
Acquisto di attività materiali	(1.204)	(1.520)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	4	93
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(1.795)	(1.767)
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	0	(104)
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	605	5.737
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	(6.950)	0
<b>Flussi di cassa (generato / assorbito) dell'attività di investimento</b>	<b>(9.340)</b>	<b>2.439</b>
Incassi derivanti da emissioni di azioni	28.036	0
Finanziamenti ricevuti	23.000	0
Finanziamenti rimborsati	(5.623)	(7.500)
<b>Flussi di cassa (generato / assorbito) dell'attività di finanziamento</b>	<b>45.413</b>	<b>(7.500)</b>
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>41.526</b>	<b>6.024</b>
<b>Disponibilità liquide inizio periodo</b>	<b>7.021</b>	<b>2.764</b>
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>41.526</b>	<b>6.024</b>
<b>Disponibilità liquide fine periodo</b>	<b>48.547</b>	<b>8.788</b>

## Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>in unità di Euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/ (Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
<b>Patrimonio netto al 31.12.2013</b>	<b>74.000</b>	<b>14.350</b>	<b>4.205</b>	<b>25.702</b>	<b>(3.222)</b>	<b>(451)</b>	<b>829</b>	<b>3.924</b>	<b>119.337</b>	<b>249</b>	<b>119.586</b>
Attribuzione del risultato esercizio 2013	0	0	130	2.470	0	0	1.324	(3.924)	0	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(308)	0	5.774	5.466	99	5.565
<b>Patrimonio netto al 30.09.2014</b>	<b>74.000</b>	<b>14.350</b>	<b>4.335</b>	<b>28.172</b>	<b>(3.222)</b>	<b>(759)</b>	<b>2.153</b>	<b>5.774</b>	<b>124.803</b>	<b>348</b>	<b>125.151</b>

<i>in unità di Euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/ (Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
<b>Patrimonio netto al 31.12.2014</b>	<b>74.000</b>	<b>14.350</b>	<b>4.335</b>	<b>28.172</b>	<b>(3.222)</b>	<b>(979)</b>	<b>2.153</b>	<b>6.873</b>	<b>125.682</b>	<b>355</b>	<b>126.037</b>
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
<b>Patrimonio netto al 30.09.2015</b>	<b>90.250</b>	<b>25.812</b>	<b>4.679</b>	<b>34.606</b>	<b>(3.222)</b>	<b>(748)</b>	<b>2.248</b>	<b>5.656</b>	<b>159.281</b>	<b>468</b>	<b>159.749</b>

## **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 2015

### 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 2015 ed include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, limitatamente alle poste contenute nella Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata e i dati comparativi relativi ai nove mesi 1° gennaio 2014-30 settembre 2014, 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 Euro, che è anche la valuta funzionale del Gruppo, e 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 il periodo chiuso al 30 settembre 2015 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 13 novembre 2015.

## 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 2014 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 2014 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 2015 e al 31 dicembre 2014 e relativa denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

<i>in migliaia di euro</i>	Valuta	Capitale Sociale	al 30.09.2015	al 31.12.2014
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 2015 e al 31 dicembre 2014 e relativa denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

<i>in migliaia di euro</i>	Valuta	Capitale Sociale	al 30.09.2015	al 31.12.2014
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 unità 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)
<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>5.988</b>	<b>13.122</b>	<b>0</b>	<b>19.110</b>
Ammortamenti e svalutazioni	(3.516)	(1.814)	0	(5.330)
Accantonamenti	(1.944)	(404)	0	(2.348)
<b>Risultato operativo</b>	<b>528</b>	<b>10.904</b>	<b>0</b>	<b>11.432</b>
Proventi finanziari	0	0	180	180
Oneri finanziari	0	0	(846)	(846)
Proventi e oneri non ricorrenti	0	0	(2.493)	(2.493)
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>528</b>	<b>10.904</b>	<b>(3.159)</b>	<b>8.273</b>
Imposte dell’esercizio	0	0	(2.504)	(2.504)
<b>Risultato netto delle attività destinate alla vendita</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Utile (perdita) d’esercizio</b>	<b>528</b>	<b>10.904</b>	<b>(5.663)</b>	<b>5.769</b>
<b>Utile (perdita) di terzi</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>113</b>
<b>Utile (perdita) di gruppo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5.656</b>

<i>in unità di Euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014 <i>Aviation</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014 <i>Non Aviation</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014 Altro	Totale per i nove mesi chiusi al 30.09.2014
Ricavi	33.908	23.213	0	57.121
Costi	(28.003)	(11.657)	19	(39.641)
<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>5.905</b>	<b>11.556</b>	<b>19</b>	<b>17.480</b>
Ammortamenti e svalutazioni	(3.457)	(1.691)	0	(5.148)
Accantonamenti	(1.330)	(487)	0	(1.817)
<b>Risultato operativo</b>	<b>1.118</b>	<b>9.378</b>	<b>19</b>	<b>10.515</b>

<i>in unità di Euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014 <i>Aviation</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014 <i>Non Aviation</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014 Altro	Totale per i nove mesi chiusi al 30.09.2014
Proventi finanziari	0	0	117	117
Oneri finanziari	0	0	(1.282)	(1.282)
Proventi e oneri non ricorrenti	0	0	0	0
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>1.118</b>	<b>9.378</b>	<b>(1.146)</b>	<b>9.350</b>
Imposte dell'esercizio	0	0	(3.475)	(3.475)
<b>Risultato netto delle attività destinate alla vendita</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Utile (perdita) d'esercizio</b>	<b>1.118</b>	<b>9.378</b>	<b>(4.621)</b>	<b>5.875</b>
<b>Utile (perdita) di terzi</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>101</b>
<b>Utile (perdita) di gruppo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5.774</b>

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

	<i>al</i> <i>30.09.2015</i> <i>Aviation</i>	<i>al 30.09.2015</i> <i>Non Aviation</i>	<i>al 30.09.2015</i> <i>Altro</i>	<i>Totale</i> <i>al 30.09.2015</i>
<b>Attività non correnti</b>	<b>150.337</b>	<b>19.372</b>	<b>10.560</b>	<b>180.269</b>
<b>Attività immateriali</b>	<b>143.507</b>	<b>11.567</b>	<b>0</b>	<b>155.074</b>
Diritti di concessione	143.049	11.151	0	154.200
Altre attività immateriali	458	416	0	874
<b>Attività materiali</b>	<b>6.790</b>	<b>7.805</b>	<b>0</b>	<b>14.595</b>
Terreni, immobili, impianti e macchinari	6.790	3.073	0	9.863
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
<b>Altre attività non correnti</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10.560</b>	<b>10.600</b>
Partecipazioni	0	0	147	147
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	656	656
Imposte differite attive	0	0	8.433	8.433
Altre attività non correnti	40	0	1.324	1.364
<b>Attività correnti</b>	<b>16.869</b>	<b>5.019</b>	<b>62.658</b>	<b>84.546</b>
Rimanenze di magazzino	287	155	0	442
Crediti commerciali	9.891	4.323	0	14.214
Altre attività correnti	6.691	541	608	7.840
Attività finanziarie correnti	0	0	13.503	13.503
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	48.547	48.547
<b>Attività destinate alla vendita</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totale attività</b>	<b>167.166</b>	<b>24.391</b>	<b>73.258</b>	<b>264.815</b>

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

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

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

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

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

Riportiamo di seguito le principali differenze:

- voci considerate non pertinenti ai fini della contabilità regolatoria che vengono allocate tramite un esame specifico della singola voce di costo/ricavo;
- ricavi e costi per servizi di costruzione allocati sulla base della suddivisione analitica 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 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2015	al 31.12.2014	Variazione
Diritti di concessione	154.200	156.584	(2.384)
Software, licenze e diritti simili	580	598	(18)
Altre attività immateriali	81	85	(4)
Altre attività immateriali in corso	212	216	(3)
<b>TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI</b>	<b>155.074</b>	<b>157.483</b>	<b>(2.409)</b>

La voce Diritti di concessione registra un incremento al 30 settembre 2014 pari a circa 1,51 milioni di Euro (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso dell'esercizio) principalmente per i lavori di sistemazione della viabilità interna ed esterna.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 3,87 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione. Tale importo si incrementa rispetto a quanto rilevato al 30 settembre 2014 per effetto dell'entrata in funzione degli investimenti eseguiti sulle infrastrutture aeroportuali nel corso delle dodici mensilità trascorse da settembre 2014.

La voce Software, licenze e diritti simili, costituita da software utilizzati per la gestione dei servizi, rileva un incremento di 0,23 milioni di Euro principalmente riferito a Licenze SAP ed implementazione del software di consolidamento SAP BPC.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per progetti non conclusi al 30 settembre 2015.

## 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 2014 ed in precedenti esercizi. Per maggior approfondimento si rimanda a quanto illustrato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione.

### 2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 30 settembre 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2015	al 31.12.2014	Variazione
Terreni	2.758	2.758	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	1.608	1.729	(121)
Macchinari, attrezzature e impianti	2.879	3.166	(287)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.840	1.980	(140)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	778	112	666
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	0
<b>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI</b>	<b>14.595</b>	<b>14.477</b>	<b>118</b>

La voce Macchinari, attrezzature e impianti rileva un incremento al 30 settembre 2015 per un importo pari a 0,3 milioni di Euro relativo principalmente all'acquisto di due trattori traino per carrelli portabagagli ed alla fornitura di attrezzatura per l'aerostazione.

Le immobilizzazioni materiali in corso accolgono importi sostenuti per progetti non conclusi al 30 settembre 2015 tra i quali i lavori di *restyling* dei varchi Security.

L'incremento degli ammortamenti delle attività materiali è principalmente dovuto agli investimenti entrati in funzione nel corso delle dodici mensilità trascorse da settembre 2014.

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 annualmente una perizia tecnica a supporto della valutazione del *fair value*. La perizia tecnica effettuata internamente dai tecnici del Gruppo al 31 dicembre 2014 confermava che il valore di costo di iscrizione approssimava, per natura e strategicità dell'investimento, il *fair value* del medesimo. Alla data di redazione del bilancio consolidato non si sono ravvisati indicatori di *impairment* su tali *asset*.

### 3. Partecipazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle partecipazioni al 30 settembre 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014; il valore e la composizione delle partecipazioni risulta invariato al 30 settembre 2015 rispetto al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 30.09.2015
Partecipazioni in società controllate	0	0	0	0	0
Partecipazioni in società collegate	0	0	0	0	0
Altre partecipazioni	147	0	0	0	147
<b>TOTALE PARTECIPAZIONI</b>	<b>147</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>147</b>

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 30.09.2015	al 31.12.2014	Variazione
Consorzio Energia Fiera District	12,50%	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
<b>TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI</b>		<b>147</b>	<b>147</b>	<b>0</b>

#### 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 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Incrementi/Acquisizioni	Decrementi/Cessioni	Svalutazioni	al 30.09.2015
Conti bancari vincolati	70	0	0	0	70
Altre attività finanziarie diverse	878	0	(292)	0	586
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI</b>	<b>948</b>	<b>0</b>	<b>(292)</b>	<b>0</b>	<b>656</b>

La voce Altre attività finanziarie non correnti include la quota a lungo termine del credito originatosi dalla cessione della società Marconi Handling S.r.l. effettuata in data 19 dicembre 2012. La diminuzione registrata nel periodo in esame è dovuta all'incasso di una rata di pagamento nel mese di giugno 2015 per un importo pari a 0,3 milioni di Euro.

#### 5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.09.2015
<b>IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE</b>	<b>7.293</b>	<b>2.416</b>	<b>(1.276)</b>	<b>8.433</b>

La voce include le imposte anticipate sui costi legati all'operazione di quotazione del titolo azionario sul Segmento Star del Mercato Telematico Azionario di Borsa Italiana avvenuta il 14 luglio 2015, imputati a deconto delle riserve di Patrimonio Netto e deducibili in 5 esercizi per complessivi 0,5 milioni di Euro.

## 6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 30 settembre 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2015	al 31.12.2014	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	61	27	34
Depositi cauzionali	80	80	0
Crediti tributari non correnti	1.223	1.208	15
<b>ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>1.364</b>	<b>1.315</b>	<b>49</b>

## 7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 30 settembre 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2015	al 31.12.2014	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	405	420	(15)
Rimanenze di Prodotti finiti	37	67	(30)
<b>RIMANENZE DI MAGAZZINO</b>	<b>442</b>	<b>487</b>	<b>(45)</b>

## 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 30.09.2015	al 31.12.2014	Variazione
Crediti commerciali	15.892	12.876	3.016
Fondo svalutazione	(1.678)	(2.156)	478
<b>CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>14.214</b>	<b>10.720</b>	<b>3.494</b>

L'aumento dei crediti commerciali al 30 settembre 2015 rispetto al 31 dicembre 2014 è dovuto principalmente alla stagionalità dell'attività aeroportuale.

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 2015, pari a 1,7 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 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 30.09.2015
<b>FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>(2.156)</b>	<b>(301)</b>	<b>579</b>	<b>201</b>	<b>(1.678)</b>

## 9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 30 settembre 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2015	al 31.12.2014	Variazione
Credito IVA	106	96	10
Crediti per imposte dirette	42	19	23
Altri crediti tributari	0	10	(10)
Crediti verso il personale	86	61	25
Altri crediti	7.606	6.934	672
<b>ALTRE ATTIVITA' CORRENTI</b>	<b>7.840</b>	<b>7.120</b>	<b>720</b>

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 30.09.2015	al 31.12.2014	Variazione
Ratei e Risconti attivi	685	672	13
Anticipi a fornitori	214	61	153
Crediti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	70	56	14
Crediti per addizionale comunale	3.126	2.382	744
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(438)	(394)	(44)
Credito per depositi cauzionali (art.17)	3.628	3.628	0
Altri crediti correnti	321	529	(208)
<b>TOTALE ALTRI CREDITI</b>	<b>7.606</b>	<b>6.934</b>	<b>672</b>

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. Questa posta che riveste un carattere esclusivamente patrimoniale, è priva di accantonamenti a Conto Economico, ed è stata riclassificata a deconto dei rispettivi crediti per addizionale comunale per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero dei relativi crediti, si è movimentata come illustrato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 30.09.2015
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(394)	(44)	0	0	(438)
<b>TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI</b>	<b>(394)</b>	<b>(44)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(438)</b>

## 10. Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 30 settembre 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2015	al 31.12.2014	Variazione
Titoli e similari	2.825	2.766	59
Conti vincolati	10.050	3.100	6.950
Crediti da cessione partecipazioni	603	898	(295)
Altri crediti finanziari	25	10	15
<b>ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI</b>	<b>13.503</b>	<b>6.774</b>	<b>6.729</b>

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:
  - gennaio 2016: 5 milioni di Euro
  - aprile 2016: 5 milioni di Euro
  - maggio 2016: 0,05 milioni di Euro.
- crediti da cessione partecipazioni che accolgono la quota a breve dei crediti per la cessione della partecipazione in Marconi Handling. La diminuzione di questa voce è dovuta all'incasso della rata scaduta il 30 giugno 2015 oltre ad interessi, per un importo pari a 0,3 milioni di Euro.

La crescita della voce Conti vincolati è dovuta all'impiego della maggior liquidità disponibile rispetto al 31 dicembre 2014 come descritto alla nota 11.

## 11. Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2015	al 31.12.2014	Variazione
Depositi bancari e postali	48.524	6.999	41.525
Denaro e valori in cassa	23	22	1
<b>CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE</b>	<b>48.547</b>	<b>7.021</b>	<b>41.526</b>

L'incremento di questa voce rispetto al 31 dicembre 2014 è dovuto alla maggiore liquidità derivante dall'accensione del mutuo sottoscritto nel 2014 dalla Capogruppo per un importo complessivo di 23 milioni di Euro tra aprile e giugno 2015 e dall'incasso derivante dall'aumento del Capitale Sociale al netto dei costi di intermediazione avvenuto in data 14 luglio 2015 per 28 milioni di Euro. Sono presenti in questa voce anche 8,1 milioni di Euro di conti di deposito con scadenza dicembre 2015.

## PASSIVITÀ

### 12. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 30 settembre 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	<b>al 30.09.2015</b>	<b>al 31.12.2014</b>	<b>Variazione</b>
Capitale sociale	90.250	74.000	16.250
Riserve	63.375	44.809	18.566
Risultato dell'esercizio	5.656	6.873	(1.217)
<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>159.281</b>	<b>125.682</b>	<b>33.599</b>

### **i. Capitale sociale**

Il Capitale Sociale al 30 settembre 2015 ammonta a 90,25 milioni di Euro contro i 74 milioni di Euro del 31 dicembre 2014, a seguito dell'Offerta Pubblica di Vendita e Sottoscrizione di un massimo di 14.049.476 azioni ordinarie della Capogruppo, esclusa Greenshoe, e all'ammissione alla quotazione al Mercato Telematico Azionario di Borsa Italiana, avvenuta il 14 luglio 2015.

Precedentemente, l'Assemblea dei Soci del 20 maggio 2015, nell'ambito del processo di quotazione, aveva deliberato un aumento di Capitale Sociale massimo di 6,8 milioni di azioni al servizio dell'operazione stessa subordinandone l'efficacia al rilascio da parte di Consob e Borsa del provvedimento di ammissione delle azioni alle negoziazioni, ottenuto in data 26 giugno 2015. Il collocamento istituzionale nel periodo 29 giugno-8 luglio 2015 si è concluso con la sottoscrizione di 15.454.424 azioni, di cui 6.500.000 rivenienti dall'aumento di Capitale Sociale, 7.549.476 offerte in vendita da parte degli Azionisti Venditori e 1.404.948, pari al 10% delle azioni oggetto dell'ammontare dell'Offerta Globale, dall'esercizio dell'Opzione di Sovrallocazione concessa dalla CCIAA di Bologna ai fini di Over Allotment nell'ambito del collocamento istituzionale.

A seguito di quanto sopra il capitale sociale al 30 settembre 2015 risulta formato da n. 36.100.000 azioni ordinarie ed è pari a 90,25 milioni di Euro, interamente sottoscritto e versato.

Nell'ambito dell'OPVS, inoltre, è 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:

- 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 risulta un numero di 109.200 azioni con sottostante Bonus Share.

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

<i>in unità di euro</i>	<b>per i nove mesi chiusi al 30.09.2015</b>	<b>per i nove mesi chiusi al 30.09.2014</b>
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo	5.887.260	5.466.048
Numero medio di azioni in circolazione	31.457.143	29.600.000
Numero medio di azioni compresa Bonus Share	31.566.343	29.600.000
<b>Utile/(Perdita) Base e Diluito per azione</b>	<b>0,19</b>	<b>0,18</b>
<b>Utile/(Perdita) Diluito per azione</b>	<b>0,19</b>	<b>0,18</b>

### **ii. Riserve**

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 30 settembre 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2015	al 31.12.2014	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.812	14.350	11.462
Riserva legale	4.679	4.335	344
Riserva straordinaria	34.606	28.172	6.434
Riserve FTA	(3.222)	(3.222)	0
Utili/perdite portati a nuovo	2.248	2.153	95
Riserva OCI	(748)	(979)	231
<b>TOTALE RISERVE</b>	<b>63.375</b>	<b>44.809</b>	<b>18.566</b>

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 13 milioni di Euro a seguito dell'OPVS sopradescritta decurtati di 1,5 milioni di Euro per costi di quotazione al netto del relativo impatto fiscale.

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.

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

La riserva OCI rileva solamente 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 2015 e relativo confronto:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2015	al 31.12.2014	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.032)	(1.351)	319
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	284	372	(88)
<b>RISERVA OCI DI GRUPPO</b>	<b>(748)</b>	<b>(979)</b>	<b>231</b>

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 30.09.2015	al 31.12.2014	Variazione
Capitale Sociale – Terzi	155	155	0
Riserve – Terzi	200	92	108
Utile/perdita dell'esercizio – terzi	113	108	5
<b>PATRIMONIO NETTO DI TERZI</b>	<b>468</b>	<b>355</b>	<b>113</b>

La movimentazione del Patrimonio Netto degli azionisti di minoranza è da attribuirsi principalmente alla destinazione del risultato conseguito nel precedente esercizio.

### 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 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 30.09.2015
<b>TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE</b>	<b>4.922</b>	<b>8</b>	<b>33</b>	<b>(177)</b>	<b>(320)</b>	<b>4.465</b>

### 14. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 30 settembre 2015.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.09.2015
<b>IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE</b>	<b>2.347</b>	<b>100</b>	<b>(46)</b>	<b>2.401</b>

### 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 per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2015:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.09.2015
<b>FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI NON CORRENTE</b>	<b>10.533</b>	<b>2.318</b>	<b>0</b>	<b>(1.408)</b>	<b>11.443</b>

Gli incrementi dei primi nove mesi dell'esercizio ammontano a complessivi 2,3 milioni di Euro, di cui 2,1 milioni di Euro classificati nella voce accantonamenti del conto economico ed i residui 0,02 milioni di Euro tra gli oneri finanziari da attualizzazione. I decrementi per riclassifiche sono relativi alla periodica riclassifica tra le passività correnti della quota di oneri il cui esborso è previsto nel corso delle dodici mensilità successive al periodo di riferimento. 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 nove mesi chiusi al 30 settembre 2015 dei fondi per rischi ed oneri:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi/Rilasci	al 30.09.2015
Fondo rischi per contenziosi in corso	1.238	188	(54)	1.372
Fondo accantonamento arretrati lavoro dipendente	25	0	0	25
Altri fondi rischi e oneri	149	0	0	149
<b>FONDI PER RISCHI E ONERI NON CORRENTI</b>	<b>1.412</b>	<b>188</b>	<b>(54)</b>	<b>1.546</b>

Il fondo contenziosi in corso, nel periodo, ha rilevato accantonamenti volti a coprire le passività potenziali stimate a carico del Gruppo a fronte di contenziosi in corso. Tra questi è giunta a conclusione la causa promossa nel 2007 da Coopservice contro la capogruppo e per i cui approfondimenti si rimanda all'apposito capitolo della Relazione sulla Gestione. A fronte della positiva conclusione di questa vertenza, è stato rilasciato il fondo appositamente costituito negli esercizi precedenti per 0,05 milioni di Euro.

## 17. Passività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti al 30 settembre 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2015	al 31.12.2014	Variazione
Mutui - parte non corrente	33.454	18.207	15.248
Debiti finanziari non correnti	2.296	3.045	(751)
<b>PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI</b>	<b>35.751</b>	<b>21.252</b>	<b>14.499</b>

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

La variazione intervenuta è dovuta da un lato all'accensione del mutuo di 23 milioni di Euro stipulato nel 2014 dalla Capogruppo con Banca Intesa Spa al netto della commissione di organizzazione/strutturazione di 0,3 milioni di Euro trattata in coerenza allo IAS 39 e dall'altro al rimborso delle rate dei mutui in scadenza per complessivi 4,9 milioni di Euro.

Gli Altri debiti finanziari non correnti, si riferiscono interamente alla passività iscritta a fronte della garanzia prestata tramite apposita lettera di patronage dal Gruppo alla società SEAF S.p.A.. Il Gruppo sta proseguendo con il rimborso di tale passività secondo l'accordo di pagamento quinquennale con rate trimestrali stipulato nel 2014. Nei primi nove mesi del 2015 sono state rimborsate rate per 0,74 milioni di Euro. La passività complessiva al 30 settembre 2015 ammonta a 3,29 milioni di Euro, di cui alla voce Altri debiti finanziari correnti un importo complessivo pari a 0,99 milioni di Euro.

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui e dei debiti verso banche:

Passività finanziarie	Debito	Tasso	Rate	Scadenza	Covenant
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 4,312%	Semestrali	2016	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
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

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

2015 la Società 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 30.09.2015	al 31.12.2014	Variazione
Debiti commerciali	9.880	12.312	(2.432)
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>9.880</b>	<b>12.312</b>	<b>(2.432)</b>

I debiti sono principalmente verso fornitori nazionali. La diminuzione della voce è dovuta al conguaglio a favore della società di incentivi commerciali per lo sviluppo del traffico aereo.

## 19. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 30 settembre 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2015	al 31.12.2014	Variazione
Debiti tributari correnti	2.745	3.397	(652)
Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti	3.655	3.602	53
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso lo Stato	9.684	9.645	39
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	4.933	3.111	1.822
<b>DEBITI PER IMPOSTE, VARI E ALTRE PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>21.017</b>	<b>19.755</b>	<b>1.262</b>

### i. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 30 settembre 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2015	al 31.12.2014	Variazione
Debito Iva	0	88	(88)
Debiti per imposte dirette	1.656	2.426	(770)
Altri debiti tributari	1.089	883	206
<b>DEBITI TRIBUTARI CORRENTI</b>	<b>2.745</b>	<b>3.397</b>	<b>(652)</b>

Il decremento della voce Debiti per imposte dirette è dovuto al pagamento del saldo Ires ed Irap dell'esercizio 2014 oltre che all'iscrizione del debito per le imposte dirette di competenza del periodo al netto del relativo credito per acconti versati.

## 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 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2015	al 31.12.2014	Variazione
Debito verso il personale per retribuzioni	933	969	(36)
Debito verso il personale per retribuzioni differite	1.660	1.536	124
Debiti verso istituti di previdenza	1.062	1.097	(35)
<b>DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI</b>	<b>3.655</b>	<b>3.602</b>	<b>53</b>

## 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:

- 8,23 milioni di Euro (7,25 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 2009-2014 oltre alla quota maturata al 30 settembre 2015, oggetto di contenzioso. Per ulteriori dettagli in merito, si rimanda a quanto indicato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione.
- 1,25 milioni di Euro (2,16 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 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2015	al 31.12.2014	Variazione
Altri debiti correnti	3.733	3.013	720
Ratei e risconti passivi correnti	1.200	98	1.102
<b>TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI</b>	<b>4.933</b>	<b>3.111</b>	<b>1.822</b>

La voce Altri debiti correnti cresce principalmente per l'aumento del debito per addizionale comunale relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 30 settembre, per 2,69 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale comunale relativa ai crediti incassati dai vettori, ma non ancora versata agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti.

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 nove mesi chiusi al 30 settembre.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.09.2015
<b>FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI CORRENTE</b>	<b>3.960</b>	<b>0</b>	<b>(1.304)</b>	<b>1.408</b>	<b>4.064</b>

La voce comprende la quota corrente del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali. Gli utilizzi al 30 settembre 2015 attengono principalmente interventi vari sugli impianti, in particolare sui gruppi refrigeratori ed elettrogeni e sui sistemi di informazione ed accettazione dei passeggeri oltre alla realizzazione di barriere di protezione sull'intero sviluppo dei nastri dell'impianto smistamento bagagli.

## 21. Altri fondi rischi ed oneri (corrente)

Gli Altri fondi rischi ed oneri al 30 settembre 2015 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.

In considerazione della data di presunto utilizzo del fondo (2016), il medesimo è classificato tra i fondi rischi ed oneri correnti.

## 22. Passività finanziarie correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Passività finanziarie correnti per i nove mesi chiusi al 30 settembre e relativo confronto al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2015	al 31.12.2014	Variazione
Mutui - parte corrente	9.062	6.382	2.680
Debiti per addizionale comunale	2.974	2.633	341
Altri debiti finanziari correnti	1.309	1.069	240
<b>PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI</b>	<b>13.345</b>	<b>10.084</b>	<b>3.261</b>

## NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Si riportano di seguito le principali voci del conto economico al 30 settembre 2015, comparate con quelle rilevate al 30 settembre 2014.

### RICAVI

#### 23. Ricavi

Le tabelle di seguito riportate presentano il dettaglio dei ricavi per categoria di attività per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2015 e 2014. Per un'analisi dettagliata si rimanda a quanto illustrato nella Relazione intermedia sulla gestione.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	33.197	31.679	1.518
Ricavi per servizi non aeronautici	24.378	23.029	1.349
Ricavi per servizi di costruzione	1.526	1.651	-125
Altri ricavi e proventi della gestione	656	762	-106
<b>TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI</b>	<b>59.757</b>	<b>57.121</b>	<b>2.636</b>

#### i. Ricavi per servizi aeronautici

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	342	364	(22)
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	862	857	5
Ricavi da diritti aeroportuali	41.038	39.783	1.255
Ricavi da corrispettivo PRM	2.155	2.072	83
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(14.007)	(14.520)	513
Altri ricavi aeronautici	2.807	3.123	(316)
<b>TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI</b>	<b>33.197</b>	<b>31.679</b>	<b>1.518</b>

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	19.335	18.494	841
Diritti di approdo, decollo e sosta	11.046	11.041	6
Diritti per sicurezza passeggeri	6.964	6.665	298
Diritti per controllo bagagli stiva	3.271	3.126	145
Diritti di imbarco e sbarco merci	422	457	965
<b>TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI</b>	<b>41.038</b>	<b>39.783</b>	<b>1.255</b>

#### ii. Ricavi per servizi non aeronautici

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione
Subconcessione locali e aree commerciali	10.746	10.047	699

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione
Parcheggi	9.902	9.308	594
Altri ricavi commerciali	3.730	3.674	56
<b>TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI</b>	<b>24.378</b>	<b>23.029</b>	<b>1.349</b>

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione
Biglietteria	40	51	(11)
Marconi Business Lounge	1.233	1.172	61
Pubblicità	1.175	1.200	(25)
Ricavi commerciali diversi	1.282	1.251	31
<b>TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI</b>	<b>3.730</b>	<b>3.674</b>	<b>56</b>

### iii. Ricavi per i servizi di Costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dalla Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. a favore dell'Ente concedente ENAC per la realizzazione degli investimenti in precedenza commentati in relazione ai Diritti di Concessione nella Nota 1.

Tali ricavi sono pari a 1,52 milioni di Euro al 30 settembre 2015 in linea con i primi nove mesi 2014.

### iv. Altri Ricavi e Proventi

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	615	681	(65)
Contributi conto esercizio	37	80	(44)
Plusvalenze patrimoniali	4	1	3
<b>TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI DELLA GESTIONE</b>	<b>656</b>	<b>762</b>	<b>(106)</b>

## COSTI

### 24. Costi

#### i. Materiali di consumo e merci

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione
Beni e materiali di consumo	231	288	(57)
Materiali di manutenzione	118	97	21
Carburanti e gasolio	898	1.183	(285)
<b>TOTALE COSTI PER MATERIALI DI CONSUMO E MERCI</b>	<b>1.247</b>	<b>1.568</b>	<b>(321)</b>

Questa categoria evidenzia un risparmio nella componente Carburanti e gasolio ascrivibile principalmente ai minori acquisti di carburante Avio.

## ii. Costi per Servizi

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione
Spese di manutenzione	2.806	3.237	(431)
Utenze	2.023	2.256	(233)
Pulizie e servizi assimilati	1.330	1.155	175
Prestazioni di terzi	3.798	4.423	(625)
Servizi MBL	163	147	16
Pubblicità, promozione e sviluppo	550	508	42
Assicurazioni	569	550	19
Prestazioni professionali e consulenze	953	925	29
Compensi e rimborsi organi statutari	449	289	160
Altri costi per servizi	270	260	10
<b>TOTALE COSTI PER SERVIZI</b>	<b>12.911</b>	<b>13.750</b>	<b>(839)</b>

La categoria evidenzia un risparmio rispetto ai costi sostenuti al 30 settembre 2014 prevalentemente dovuto alla contrazione delle spese di manutenzione legata alle minori necessità di intervento conseguenti alla recente riqualifica del Terminal, delle utenze per l'avvio dell'impianto di trigenerazione a partire dal 31 marzo e delle prestazioni di terzi per l'internalizzazione di alcune attività (servizio informazioni, raccolta carrelli e smistamento bagagli).

Di seguito un ulteriore dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione
Spese di manutenzione Beni di proprietà	528	544	(16)
Spese di manutenzione Infrastrutture aeroportuali	2.071	2.468	(397)
Spese di manutenzione Beni di terzi	207	225	(18)
<b>TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE</b>	<b>2.806</b>	<b>3.237</b>	<b>(431)</b>

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione
Sgombero neve	445	248	197
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	33	33	0
Servizio assistenza PRM	882	983	(101)
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	484	449	35
Servizio di sicurezza	765	783	(18)
Altre prestazioni di terzi	1.189	1.927	(738)
<b>TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI</b>	<b>3.798</b>	<b>4.423</b>	<b>(625)</b>

## 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 nove mesi chiusi al 30 settembre 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione
Canoni di concessione	3.542	3.406	136
Canoni di noleggio	249	292	(43)
Affitti passivi	382	302	80
Canoni elaborazione dati	673	542	131
Altri costi per godimento beni di terzi	20	47	(27)
<b>TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI</b>	<b>4.866</b>	<b>4.589</b>	<b>277</b>

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.

#### v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per i semestri chiusi al 30 settembre 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione
Oneri tributari	1.012	946	66
Contributo servizio antincendio	988	960	28
Perdite su crediti	45	0	45
Minusvalenze patrimoniali	1	2	(1)
Altri oneri e spese di gestione	320	198	122
<b>TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE</b>	<b>2.366</b>	<b>2.106</b>	<b>260</b>

La voce Oneri diversi di gestione presenta una crescita nei primi nove mesi del 2015 rispetto al 2014 per effetto dei maggiori oneri tributari ed altre voci di costo varie.

#### vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione
Salari e stipendi	12.284	11.178	1.106
Oneri sociali	3.492	3.179	313
Trattamento fine rapporto	892	815	77
Trattamento di quiescenza e simili	157	119	38
Altri costi del personale	979	764	215
<b>TOTALE COSTO DEL PERSONALE</b>	<b>17.804</b>	<b>16.055</b>	<b>1.749</b>

Il costo del personale, comprensivo del costo del lavoro somministrato, mostra un incremento nei primi nove mesi del 2015 principalmente per effetto dell'incremento di organico e dell'applicazione del nuovo CCNL.

Gli altri costi del personale sono suddivisi come segue:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione
Mensa dipendenti	428	379	49
Spese per aggiornamento e formazione del personale	124	165	(41)
Spese missioni dipendenti	137	119	18
Spese varie per il personale	290	101	189
<b>TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE</b>	<b>979</b>	<b>764</b>	<b>215</b>

<i>Organico medio (n.ro risorse)</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione
Dirigenti	10	10	0
Impiegati	350	338	12
Operai	91	65	26
<b>TOTALE PERSONALE</b>	<b>451</b>	<b>413</b>	<b>38</b>

## 25. Ammortamenti e svalutazioni

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione
Ammortamenti Diritti di concessione	3.873	3.761	112
Ammortamento altre attività immateriali	368	383	(15)
Ammortamento attività materiali	1.089	1.004	85
<b>TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI</b>	<b>5.330</b>	<b>5.148</b>	<b>182</b>

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

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione
Accantonamenti rischi su crediti	100	(12)	112
Accantonamento a fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	2.113	1.886	227
Altri accantonamenti a fondo rischi e oneri	135	(57)	192
<b>TOTALE ACCANTONAMENTI</b>	<b>2.348</b>	<b>1.817</b>	<b>531</b>

La crescita è dovuta al maggior accantonamento al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali ed ai fondi rischi su crediti e rischi oneri che nell'analogo periodo del 2014 presentavano segno positivo a seguito

di rilasci di importo superiore agli accantonamenti di periodo. Per approfondimenti sui contenziosi in corso si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione.

## 27. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione
Proventi da partecipazioni	0	0	0
Proventi da titoli	59	62	(3)
Proventi finanziari diversi dai precedenti	121	55	66
<b>TOTALE PROVENTI FINANZIARI</b>	<b>180</b>	<b>117</b>	<b>63</b>
Interessi passivi e oneri bancari	(830)	(1.204)	374
Svalutazioni finanziarie	0	(72)	72
Altri oneri finanziari	(16)	(6)	(10)
<b>TOTALE ONERI FINANZIARI</b>	<b>(846)</b>	<b>(1.282)</b>	<b>436</b>
<b>TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>	<b>(666)</b>	<b>(1.165)</b>	<b>499</b>

Il saldo negativo della gestione finanziaria è migliorato nei primi nove mesi del 2015 in relazione:

- alla riduzione degli oneri finanziari da attualizzazione;
- alla riduzione del costo del denaro dovuto alla riduzione dei tassi di interesse;
- alla crescita dei proventi finanziari per la maggior liquidità disponibile.

## 28. Proventi e oneri non ricorrenti

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione
Proventi non ricorrenti	0	0	0
Oneri non ricorrenti	(2.493)	0	(2.493)
<b>TOTALE PROVENTI E ONERI NON RICORRENTI</b>	<b>(2.493)</b>	<b>0</b>	<b>(2.493)</b>

La voce in oggetto, non presente al 30 settembre 2014, è relativa ai costi sostenuti per il processo di quotazione, al netto della quota dei costi contabilizzata in diminuzione della Riserva sovrapprezzo emissione azioni del Patrimonio Netto, per complessivi 2,1 milioni di Euro al lordo della relativa fiscalità differita.

## 29. Imposte dell'esercizio

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2015	per i nove mesi chiusi al 30.09.2014	Variazione
Imposte correnti, differite e anticipate	2.504	3.475	(971)
<b>TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>2.504</b>	<b>3.475</b>	<b>(971)</b>
<b>% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte</b>	<b>30,27%</b>	<b>37,17%</b>	

Al 30 settembre 2015 le imposte dell'esercizio mostrano un decremento dovuto principalmente:

- al minor carico IRAP, derivante dalla deduzione dalla base imponibile IRAP del costo del personale dipendente a tempo indeterminato a seguito delle modifiche introdotte dalla L. n. 190 del 23/12/2014 con decorrenza 1° gennaio 2015;
- all'impatto dell'agevolazione ACE (Aiuto alla crescita economia – D.L. n.201/2011 art. 1) incrementato a seguito della variazione in aumento del capitale proprio per l'accantonamento dell'utile dell'esercizio 2014 e per il conferimento in denaro effettuato nell'ambito del processo di quotazione;

- alla rilevazione del provento per la contabilizzazione del credito d'imposta per investimenti in beni strumentali nuovi, di cui all'art. 18 del DL n.91 del 24 giugno 2014, realizzati nel corso dell'esercizio 2014.

## 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 Related Entity*, determinando pertanto l'esenzione dall'informativa prevista in relazione alle parti correlate definite dallo IAS 24.

La qualificazione di tale società quale *Government Related Entity*, ha pertanto limitato l'estensione delle verifiche finalizzate all'identificazione della parti correlate alla sola individuazione della Camera Di Commercio di Bologna come *Government Related Entity*, escludendo pertanto dal perimetro tutte le società da essa controllate e/o collegate.

Non si riporta pertanto 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.

Per quanto riguarda i rapporti con Marconi Handling Srl, le maggiori poste iscritte nei ricavi dei primi nove mesi del 2015 riguardano i corrispettivi da subconcessione di locali, spazi operativi e banchi *check-in*, i contratti di manutenzione mezzi e noleggio mezzi *de-icing*. Tra i principali costi, il corrispettivo per il servizio PRM, il contributo per il servizio *de-icing* ed il corrispettivo per il servizio H24.

I principali rapporti intervenuti con Sirio Spa riguardano i ricavi per servizi di assistenza all'Aviazione Generale e per il servizio di hangaraggio ed, infine, i rapporti con GH Italia Srl si riferiscono all'adempimento del pagamento delle residue rate del corrispettivo pattuito per la cessione della quota di Marconi Handling Srl compresi i relativi interessi.

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

in migliaia di euro	al	
	30.09.2015	
	Totale	di cui parti correlate
Diritti di concessione	154.200	0
Altre attività immateriali	874	0
<b>Attività immateriali</b>	<b>155.074</b>	<b>0</b>
Terreni, immobili, impianti e macchinari	9.863	0
Investimenti immobiliari	4.732	0
<b>Attività materiali</b>	<b>14.595</b>	<b>0</b>
Partecipazioni	147	0
Altre attività finanziarie non correnti	656	586
Imposte differite attive	8.433	0
Altre attività non correnti	1.364	0
<b>Altre attività non correnti</b>	<b>10.600</b>	<b>586</b>
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>180.269</b>	<b>586</b>

<i>in migliaia di euro</i>	AI	
	30.09.2015	
	Totale	di cui parti correlate
Rimanenze di magazzino	442	0
Crediti commerciali	14.214	226
Altre attività correnti	7.840	32
Attività finanziarie correnti	13.503	603
Cassa e altre disponibilità liquide	48.547	0
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>	<b>84.546</b>	<b>861</b>
<b>ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>	<b>264.815</b>	<b>1.447</b>

<i>in migliaia di euro</i>	AI	
	30.09.2015	
	Totale	di cui parti correlate
Capitale sociale	90.250	0
Riserve	63.375	0
Risultato dell'esercizio	5.656	0
<b>PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO</b>	<b>159.281</b>	<b>0</b>
<b>PATRIMONIO NETTO DI TERZI</b>	<b>468</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>159.749</b>	<b>0</b>
TFR e altri fondi relativi al personale	4.465	0
Imposte differite passive	2.401	0
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	11.443	0
Fondi per rischi e oneri	1.546	0
Passività finanziarie non correnti	35.751	0
Altri debiti non correnti	219	0
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>55.825</b>	<b>0</b>
Debiti commerciali	9.880	355
Altre passività	21.017	18
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	4.064	0
Fondi per rischi e oneri	935	0
Passività finanziarie correnti	13.345	0
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>49.241</b>	<b>373</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>	<b>105.066</b>	<b>373</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>	<b>264.815</b>	<b>373</b>

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al		per i nove mesi chiusi al	
	30.09.2015		30.09.2014	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Ricavi per servizi aeronautici	33.197	599	31.679	702
Ricavi per servizi non aeronautici	24.378	402	23.029	465
Ricavi per servizi di costruzione	1.526	0	1.651	0
Altri ricavi e proventi della gestione	656	132	762	150
<b>Ricavi</b>	<b>59.757</b>	<b>1.133</b>	<b>57.121</b>	<b>1.317</b>
Materiali di consumo e merci	(1.247)	0	(1.568)	(1)
Costi per servizi	(12.911)	(1.663)	(13.750)	(1.566)
Costi per servizi di costruzione	(1.453)	0	(1.573)	0
Canoni, noleggi e altri costi	(4.866)	0	(4.589)	0
Oneri diversi di gestione	(2.366)	0	(2.106)	0
Costo del personale	(17.804)	0	(16.055)	0
<b>Costi</b>	<b>(40.647)</b>	<b>(1.663)</b>	<b>(39.641)</b>	<b>(1.567)</b>
Ammortamento diritti di concessione	(3.873)	0	(3.761)	0
Ammortamento altre attività immateriali	(368)	0	(383)	0
Ammortamento attività materiali	(1.089)	0	(1.004)	0
<b>Ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>(5.330)</b>	<b>0</b>	<b>(5.148)</b>	<b>0</b>
Rischi su crediti	(100)	0	12	0
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(2.113)	0	(1.886)	0
Altri fondi rischi e oneri	(135)	0	57	0
<b>Accantonamenti per rischi ed oneri</b>	<b>(2.348)</b>	<b>0</b>	<b>(1.817)</b>	<b>0</b>
<b>Totale Costi</b>	<b>(48.325)</b>	<b>(1.663)</b>	<b>(46.606)</b>	<b>(1.567)</b>
<b>Risultato operativo</b>	<b>11.432</b>	<b>(530)</b>	<b>10.515</b>	<b>(250)</b>
Proventi finanziari	180	41	117	24
Oneri finanziari	(846)	0	(1.282)	(3)
Proventi e oneri non ricorrenti	(2.493)	0	0	0
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>8.273</b>	<b>(489)</b>	<b>9.350</b>	<b>(229)</b>
Imposte dell'esercizio	(2.504)	0	(3.475)	0
<b>Risultato netto delle attività destinate alla vendita</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Utile (perdita) d'esercizio</b>	<b>5.769</b>	<b>(489)</b>	<b>5.875</b>	<b>(229)</b>

	<i>in migliaia di euro</i>	<b>per i nove mesi chiusi al 30.09.2015</b>	<b>di cui parti correlate</b>
A	Cassa	23	0
B	Altre disponibilità liquide	48.524	0
C	Titoli detenuti per la negoziazione	2.825	0
<b>D</b>	<b>Liquidità (A+B+C)</b>	<b>51.372</b>	<b>0</b>
<b>E</b>	<b>Crediti finanziari correnti</b>	<b>10.678</b>	<b>603</b>
F	Debiti bancari correnti	(1.308)	0
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(9.062)	0
H	Altri debiti finanziari correnti	(2.974)	0
<b>I</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)</b>	<b>(13.344)</b>	<b>0</b>
<b>J</b>	<b>Posizione finanziaria corrente netta (I-E-D)</b>	<b>48.706</b>	<b>603</b>
K	Debiti bancari non correnti	(35.750)	0
L	Obbligazioni emesse	0	0
M	Altri debiti non correnti	0	0
<b>N</b>	<b>Indebitamento finanziario non corrente (K+L+M)</b>	<b>(35.750)</b>	<b>603</b>
<b>O</b>	<b>Posizione finanziaria netta (J+N)</b>	<b>12.956</b>	<b>603</b>

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

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 RICAVI	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	Risultato Netto Attività Destinate alla vendita
Marconi Handling Srl	331	327	132	790	0	(1.663)	0	0	0	(1.663)	0	0	0
Sirio Spa	268	75	44	343	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GH Italia Srl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	0
<b>Totale</b>	<b>599</b>	<b>402</b>	<b>132</b>	<b>1.133</b>	<b>0</b>	<b>(1.663)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(1.663)</b>	<b>41</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Al 30 settembre 2014													
<i>in migliaia di euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	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	Risultato Netto Attività Destinate alla vendita
Marconi Handling Srl	326	389	150	865	(1)	(1.566)	0	0	0	(1.567)	0	0	0
Sirio Spa	376	76	0	452	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GH Italia Srl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0
Banco Popolare Soc Coop.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(3)	0
<b>Totale</b>	<b>702</b>	<b>465</b>	<b>150</b>	<b>1.317</b>	<b>(1)</b>	<b>(1.566)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(1.567)</b>	<b>24</b>	<b>(3)</b>	<b>0</b>

Al 30 settembre 2015													
<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	Risultato Netto Attività Destinate alla vendita
Marconi Handling Srl	0	0	0	156	32	0	188	188	355	18	373	373	0
Sirio Spa	0	0	0	70	0	0	70	70	0	0	0	0	0
GH Italia Srl	0	586	586	0	0	603	603	.1.189	0	0	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>586</b>	<b>586</b>	<b>226</b>	<b>32</b>	<b>603</b>	<b>861</b>	<b>1.447</b>	<b>355</b>	<b>18</b>	<b>373</b>	<b>373</b>	<b>0</b>

\*\*\*

Relativamente alla tipologia e gestione dei rischi finanziari del Gruppo si rimanda a quanto illustrato dagli amministratori nella Relazione sulla Gestione.

*L'Amministratore Delegato*  
**(Nazareno Ventola)**



Bologna, 13 novembre 2015

## Allegato 1

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

## Resoconto Intermedio di Gestione al 30 Settembre 2015

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](http://WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT)