

Relazione finanziaria semestrale consolidata al 30 Giugno 2022

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





Relazione Finanziaria Semestrale Consolidata
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
Al 30 Giugno 2022

SOMMARIO

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa	4
Consiglio di Amministrazione	5
Collegio Sindacale	6
Società di revisione	6
Relazione Intermedia sulla Gestione per il semestre chiuso al 30 Giugno 2022	7
Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 Giugno 2022	60
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	61
• Conto Economico consolidato	62
• Conto Economico Complessivo consolidato	63
• Rendiconto finanziario consolidato	64
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	65
Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 30 Giugno 2022	66
Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	114
Relazione di revisione contabile limitata sul Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 giugno 2022	115

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

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Sulla base delle risultanze del Libro Soci e delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art.120 del D.Lgs.58/98, gli azionisti della Società Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa con partecipazione superiore al 5% alla data del 30 giugno 2022 sono:

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

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

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

Si segnala altresì che tra Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Bologna, Comune di Bologna, Città Metropolitana di Bologna, Regione Emilia-Romagna, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Modena, di Ferrara, di Reggio Emilia e di Parma è stato sottoscritto in data 2 agosto 2021 un nuovo patto parasociale volto a disciplinare taluni diritti e obblighi in relazione all'assetto proprietario e al governo societario di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

Tale Patto Parasociale, depositato presso il Registro delle imprese di Bologna in data 5 agosto 2021 e inviato a Consob in pari data, prevede un sindacato di voto e uno di blocco, a cui risultano conferite le azioni corrispondenti alle seguenti percentuali di capitale sociale:

SOCI PUBBLICI	% Capitale Sociale con Sindacato di Voto
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	39,10%
COMUNE DI BOLOGNA	3,88%
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	2,31%
REGIONE EMILIA ROMAGNA	2,04%
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	0,30%
CAMERA DI COMMERCIO DI FERRARA	0,22%
CAMERA DI COMMERCIO DI REGGIO EMILIA	0,15%
CAMERA DI COMMERCIO DI PARMA	0,11%

SOCI PUBBLICI**% Capitale Sociale
con Sindacato di Blocco**

CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	37,5325326 %
COMUNE DI BOLOGNA	3,8477737 %
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	2,2972543 %
REGIONE EMILIA ROMAGNA	2,0210297 %
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	0,0835370 %
CAMERA DI COMMERCIO DI FERRARA	0,0627298 %
CAMERA DI COMMERCIO DI REGGIO EMILIA	0,0427747 %
CAMERA DI COMMERCIO DI PARMA	0,0314848 %

Consiglio di Amministrazione

La composizione del Consiglio di Amministrazione nominato dall'Assemblea dei Soci del 29 aprile 2019 ed in carica fino al 26 Aprile 2022, data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2021, è la seguente:

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

(*) Amministratore Delegato e Direttore Generale. Tra le sue deleghe rientra l'incarico di Amministratore Responsabile del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi.

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

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

L'Assemblea dei Soci del 26 aprile 2022 ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2024, con la seguente composizione:

Nominativo	Carica
Enrico Postacchini	Presidente
Nazareno Ventola	Amministratore Delegato (*) (**)
Elena Leti	Consigliere (B)
Giada Grandi	Consigliere (A)
Sonia Bonfiglioli	Consigliere (A)
Valerio Veronesi	Consigliere
Alessio Montrella	Consigliere
Giovanni Cavallaro	Consigliere (B)

Laura Pascotto Consigliere (A) (B)

(*) confermato Amministratore Delegato dal Consiglio di Amministrazione del 3 maggio 2022.

(**) mantiene la carica di Direttore Generale. Tra le sue deleghe rientra l'incarico di Amministratore Responsabile del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi.

(A) Componente del Comitato per la Remunerazione (Presidente Sonia Bonfiglioli)

(B) Componente del Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità (Presidente Laura Pascotto)

Collegio Sindacale

La composizione del Collegio Sindacale nominato dall'Assemblea dei Soci del 29 aprile 2019 ed in carica fino al 26 Aprile 2022, data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2021, è la seguente:

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

L'Assemblea dei Soci del 26 aprile 2022 ha nominato il nuovo Collegio Sindacale in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2024, con la seguente composizione:

Nominativo	Carica
Rosalba Cotroneo	Presidente
Francesca Aielli	Sindaco effettivo
Alessandro Bonura	Sindaco effettivo
Sergio Graziosi	Sindaco supplente
Alessia Bastiani	Sindaco supplente

Società di revisione contabile

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

Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa al 30 Giugno 2022

Indice

PREMESSA.....	10
1 STRATEGIE E RISULTATI.....	13
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI	13
1.2 INFORMATIVA RELATIVA AGLI IMPATTI DELLA PANDEMIA COVID-19 SULL'AEROPORTO DI BOLOGNA E INIZIATIVE DEL GRUPPO ADB IN RISPOSTA ALL'EMERGENZA.....	15
1.3 GLI OBIETTIVI STRATEGICI.....	16
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	19
2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION</i>	19
2.1.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO</i>	19
2.1.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	23
2.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i>	24
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	24
2.3 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO</i>	25
2.3.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	25
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE	26
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	26
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	30
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	32
3.4 PRINCIPALI INDICI	33
3.5 GLI INVESTIMENTI.....	33
3.6 IL PERSONALE	35
3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE	37
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	38
4.1 LA SOSTENIBILITA'	38
4.2 LA QUALITA'	39
5 IL QUADRO NORMATIVO	39
5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023	39
5.2 MISURE A SOSTEGNO DEL SETTORE AEROPORTUALE: FONDO DI COMPENSAZIONE DANNI COVID-19	40
5.3 FONDO ANTINCENDI	41
5.4 PRIVACY COMPLIANCE	42
5.5 CONTINUITA' DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA.....	42
5.6 RETROCESSIONE AVL (AIUTI VISIVI LUMINOSI), BENI E AREE ENAV	43

6 IL CONTENZIOSO	44
6.1 RICORSO TRIBUTARIO AVVERSO L'AGENZIA DEL TERRITORIO E DELLE ENTRATE	44
6.2 FONDO ANTINCENDI	45
6.3 REVOCATORIA ALITALIA	46
6.4 AZIONE AVANTI L'AGA PROPOSTO IN RELAZIONE AL DECRETO 3 APRILE 2020 IN MATERIA DI BENI ENAV, TRA CUI GLI IMPIANTI "AVL" 47	
6.5 IMPUGNATIVA DEI NUOVI MODELLI REGOLATORI ART (EDIZIONE 2020)	47
6.6 CONTENZIOSO DOGANALE FFM	48
6.7 REVOCATORIA ERNEST	49
6.8 ATTO DI CONTESTAZIONE AGENZIA DELLE ENTRATE DI BOLOGNA IN RELAZIONE AD ALCUNI PROFILI FISCALI DEL RAPPORTO CON IL VETTORE RYANAIR	49
6.9 CONTRATTO D'APPALTO AdB-CLP – RISOLUZIONE IN DANNO	50
7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE.....	51
8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE.....	56
9 GARANZIE PRESTATE.....	56
10 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL SEMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.	57

PREMESSA

La presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (di seguito anche "Gruppo Aeroporto" o "Aeroporto", o "AdB") per il semestre chiuso al 30 giugno 2022, nel presentare l'andamento del Gruppo fornisce indirettamente l'analisi dell'andamento della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa, società concessionaria della gestione totale dell'Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004. In considerazione del drastico calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza da Covid-19, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, l'art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) convertito nella Legge 17 luglio 2020 n.77 ha prorogato di due anni la durata delle concessioni aeroportuali. Stante la diretta applicabilità della norma suddetta, la scadenza della concessione dell'aeroporto di Bologna è prorogata al 28 dicembre 2046.

Di seguito si espone la struttura del Gruppo al 30 giugno 2022 e si fornisce una breve descrizione della tipologia e delle attività svolte dalle Società controllate:



- **Tag Bologna Srl** (di seguito anche TAG), costituita nel 2001 con avvio dell'attività operativa nel 2008 a seguito del completamento e dell'apertura del Terminal e dell'hangar per l'Aviazione Generale. La società, oltre a gestire tali infrastrutture sullo scalo di Bologna, opera nel settore dell'Aviazione Generale come *handler*. In data 2 ottobre 2018 la Capogruppo, cogliendo l'opportunità di maggior presidio del business, funzionale ad un maggior controllo delle infrastrutture dedicate all'attività volativa air side, ha acquistato il 49% del capitale di TAG che è diventata quindi controllata al 100%;
- **Fast Freight Marconi Spa** (di seguito anche FFM), costituita nel 2008 dalla ex-controllata Marconi Handling Srl (dal 1° aprile 2017 GH Bologna Spa) mediante apporto del ramo d'azienda concernente l'*handling* merce e posta sull'aeroporto di Bologna. La partecipazione totalitaria in FFM è stata acquistata dalla Capogruppo nel 2009.

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 Capogruppo.

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 e della durata della sosta;
- diritti merci dovute in funzione del peso delle merci trasportate dagli aeromobili;
- diritti di rifornimento (c.d.fueling), dovuti in misura fissa per metro cubo di carburante erogato per il rifornimento degli aeromobili.

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

- corrispettivi per i controlli dei passeggeri in partenza: tali corrispettivi sono dovuti per il servizio di controllo comprensivo di uomini e mezzi a ciò dedicati dal gestore;
- corrispettivi per i controlli di sicurezza dei bagagli da stiva: tali corrispettivi sono dovuti per la remunerazione di attrezzature e personale che si occupa di tali controlli;
- corrispettivi per PRM: che includono i diritti pagati per i servizi ai passeggeri a ridotta mobilità e sono determinati in funzione del numero di passeggeri in partenza (PRM e non);

- corrispettivi dovuti per l'utilizzo di beni a uso esclusivo: che includono i corrispettivi dovuti per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali dedicate ai singoli vettori o operatori (banchi *check-in*, uffici, locali operativi), calcolati in funzione del tempo di utilizzo o dei metri quadri e/o dell'ubicazione e tipologia dei beni concessi;
- corrispettivi dovuti per l'uso di alcune infrastrutture centralizzate: tali corrispettivi riguardano esclusivamente i servizi di scongelamento degli aeromobili - c.d. *de-icing* - calcolati in base ai movimenti degli aeromobili nella stagione invernale;
- corrispettivi collegati alle attività di handling cargo, handling aviazione generale e attività ad essi collegati quali sdoganamento e *fueling*.

SBU Non Aviation

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

Parcheggi

La gestione diretta dei parcheggi a pagamento dell'aeroporto di Bologna si sviluppa su circa 5.300 posti auto, che risultano concentrati in tre aree di sosta: la prima area in prossimità del terminal, la seconda area localizzata in prossimità del sedime aeroportuale e la terza collocata a circa 1,5 km dall'aerostazione, temporaneamente chiusa dal 2020, tenuto conto della forte riduzione della domanda per effetto dell'emergenza Covid-19. Nel corso del mese di giugno è stato riaperto quest'ultimo parcheggio, al fine di rispondere alla ripresa dei volumi di traffico.

Retail

Il retail presso l'aeroporto di Bologna si caratterizza per la presenza di brand internazionalmente riconosciuti e legati al territorio e di alcune tra le principali catene retail e di ristorazione locali, nazionali e internazionali. La galleria commerciale si sviluppa su circa 4.250 mq e 37 punti vendita. L'ultima riqualifica dell'aerostazione ha potenziato le aree destinate ai duty free che rappresentano una tra le principali fonti di redditività della SBU. Nel 2020 a causa della diffusione della pandemia e del conseguente drastico calo del traffico la maggior parte dei subconcessionari aveva chiuso gli esercizi commerciali con riaperture solo graduali a partire dal mese di luglio. Al 31 marzo 2022, in seguito alla progressiva ripresa dei volumi di traffico, la maggior parte degli spazi commerciali risulta aperta.

Advertising

L'*advertising* è gestito mediante impianti digitali ed impianti retroilluminati di grande formato, sia all'interno che all'esterno dell'aerostazione, ubicati in aree di passaggio in cui è agevole cogliere il messaggio pubblicitario. In talune occasioni vengono sviluppate campagne che prevedono la personalizzazione di particolari zone o di elementi di arredo presenti in aeroporto.

Servizi ai passeggeri

I servizi ai passeggeri comprendono l'offerta di un servizio di *business lounge*, gestita direttamente dalla Capogruppo. La *Marconi Business Lounge* (MBL) è una sala riservata e confortevole, utilizzata per lo più da passeggeri *business* delle principali compagnie di linea. Attraverso il servizio "You First" i passeggeri possono beneficiare di servizi esclusivi sia in fase di partenza che di arrivo quali assistenza per il *check-in* e riconsegna dei bagagli, servizio di facchinaggio e assistenza e imbarco prioritario al *gate*.

Tra gli altri servizi offerti ai passeggeri vi è inoltre l'autonoleggio; l'offerta si compone di 9 compagnie rappresentanti un totale di 16 marchi specializzati, che dispongono di un parcheggio dedicato per circa 500 posti auto a disposizione. Il servizio rent a car è sempre stato garantito nonostante la pesante riduzione del traffico conseguente alla pandemia.

Real Estate

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

La disponibilità complessiva di spazi commerciali in subconcessione è di oltre 90.000 metri quadrati, di cui oltre 70.000 metri quadrati relativi a uffici, magazzini, locali per servizi tecnici, hangar e circa 20.000 metri quadrati per superfici scoperte dedicate al ricovero dei mezzi operativi, movimentazione nelle aree di carico/scarico, aree per mezzi adibiti al servizio di rifornimento carburante degli aeromobili. Nel mese di giugno 2021 si è registrato un incremento delle aree in subconcessione a seguito dell'entrata in funzione di una nuova area operativa a servizio di un operatore cargo, realizzata dal gestore su un lotto interno al sedime di circa 17.000 mq e che ospita una struttura ad uso magazzino ed uffici per circa 6.000 mq.

1 STRATEGIE E RISULTATI

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

Dopo un primo trimestre segnato dal rallentamento dell'economia mondiale a causa delle recrudescenze della pandemia, gli indicatori congiunturali relativi al secondo trimestre del 2022 segnalano rischi al ribasso per l'attività nella maggior parte delle economie avanzate ed emergenti. I costi delle materie prime energetiche hanno segnato ulteriori marcati rialzi, soprattutto a causa della prosecuzione della guerra in Ucraina, a cui sono seguiti nuovi massimi per l'inflazione, anche sulla spinta dei prezzi dei prodotti alimentari.

Le più recenti previsioni delle istituzioni internazionali stimano per il 2022 un netto rallentamento del ciclo economico mondiale, che risente delle ripercussioni del conflitto, dell'erosione del potere d'acquisto delle famiglie e dell'impatto negativo dell'accresciuta incertezza sugli investimenti privati.

Risentendo delle ripercussioni della guerra in Ucraina e dell'erosione del potere d'acquisto delle famiglie dovuta all'elevata inflazione, secondo le previsioni diffuse in giugno dall'OCSE la crescita del PIL mondiale si collocherebbe al 3% nel 2022, con una revisione al ribasso dell'1,5% rispetto allo scenario dello scorso dicembre. La correzione al ribasso è stata particolarmente pronunciata per la Russia, dove la stima di contrazione del PIL è del 10%. Le difficoltà di approvvigionamento di materie prime, le strozzature nella logistica degli scambi e le pressioni inflazionistiche rappresentano rischi al ribasso per tutti i paesi. Una totale interruzione delle forniture di gas russo avrebbe importanti ripercussioni sulla crescita soprattutto in Europa derivante dall'elevata inflazione e dall'indebolimento della domanda europea mentre le altre regioni subirebbero un impatto minore.

Dopo quelli di Stati Uniti e Regno Unito nel primo trimestre, il blocco della UE alle importazioni di greggio e di prodotti petroliferi russi, incluso nel pacchetto di nuove sanzioni concordate all'inizio di giugno, ha determinato un rialzo del prezzo del petrolio. Questo aumento è stato attenuato dalla decisione dei paesi OPEC+ di alzare gli obiettivi di produzione per luglio e agosto e dai timori di indebolimento della domanda mondiale, che hanno ricondotto il prezzo del petrolio sotto i 115 dollari all'inizio di luglio dopo il picco di 129 dollari raggiunto in giugno. Le nuove restrizioni della UE entreranno in vigore tra dicembre del 2022 e febbraio del 2023 e, secondo le attese, colpirebbero circa il 90% delle attuali importazioni europee dalla Russia. La UE ha, inoltre, vietato l'assicurazione delle petroliere che trasportano greggio russo per minimizzare il rischio di elusione delle sanzioni. L'impatto di queste misure sul mercato petrolifero globale rimane estremamente incerto e condizionato alla capacità della Russia di riorientare su altri mercati le proprie esportazioni energetiche. I contratti *futures* segnalano che il prezzo del petrolio si manterrà su livelli alti nei prossimi dodici mesi, sospinto da una elevata componente di premio per il rischio.

Per quanto riguarda l'Eurozona, secondo le proiezioni degli esperti dell'Eurosistema pubblicate all'inizio di giugno, la stima di crescita del PIL è del 2,8% nel 2022 e del 2,1% in ciascuno dei due anni successivi. Rispetto allo scenario dello scorso marzo le stime sono state riviste al ribasso per il 2022 e il 2023, ma al rialzo per l'anno successivo, principalmente a causa delle ricadute economiche della guerra in Ucraina e del loro progressivo superamento; sulle revisioni al ribasso ha anche inciso la risalita delle attese sui tassi di interesse, determinata dall'inasprimento delle politiche monetarie a livello mondiale, specialmente negli Stati Uniti. L'inflazione al consumo, in aumento dall'inizio del 2021, si è portata in giugno all'8,6% sui dodici mesi (stime preliminari). La nuova accelerazione dei prezzi è ascrivibile per quasi due terzi alla componente dell'energia, sia per i rincari di bollette e carburanti direttamente connessi con le materie prime, sia per le pressioni sui costi di produzione che incidono in particolare sui beni alimentari – i cui prezzi sono saliti dell'8,9%– e su alcune voci dei servizi.

Secondo le proiezioni degli esperti dell'Eurosistema, la dinamica dei prezzi nell'area Euro si porterebbe al 6,8% nel 2022, per poi scendere gradualmente nel corso del 2023 (*Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, Luglio 2022*).

In questo quadro, secondo dati IATA, il traffico passeggeri a giugno 2022 è stato trainato da una generale ripresa dell'economia mondiale e ha beneficiato di un progressivo allentamento delle restrizioni ai movimenti, specialmente nell'area dell'Asia-Pacifico, tale da guidare il trend di ripresa anche nei prossimi mesi, seppur la domanda stia presentando i primi segni di erosione a causa della crescente inflazione e dell'incertezza del contesto macro-economico. Nel mese di giugno il traffico mondiale è stato inferiore al 2019 del 29,2%, facendo seguito ad una variazione di -31,3% dello scorso mese di maggio. Il traffico merci mondiale di giugno risulta in calo sia a livello progressivo che rispetto allo stesso mese del 2021 (rispettivamente -6,4% e -4,3%), con un rallentamento dei volumi già a partire da marzo, ma ha registrato un lieve recupero rispetto al mese di aprile, favorito da un allentamento graduale delle restrizioni ai movimenti in Asia/Pacifico e nonostante l'impatto dell'aggressione dell'Ucraina risulti ancora problematico a livello di *supply chain*. Rispetto al 2019, invece, si segnala un recupero dei volumi di traffico merci sia a livello mensile che a livello progressivo (rispettivamente +0,8% e +2,2%).

Il traffico passeggeri europeo, in giugno, è stato inferiore del 18,7% rispetto al 2019, continuando ad essere solo marginalmente impattato dalla guerra in Ucraina. Il traffico merci è stato inferiore dell'11,5% rispetto a giugno 2019, in linea con la variazione fatta registrare in maggio (-11,6%), per effetto delle problematiche legate alla mancanza di personale, alla diffusione della variante Omicron ed al conflitto russo-ucraino (*Air Passenger and Air Freight Market Analysis (IATA), Giugno 2022*).

Il traffico passeggeri italiano ha mostrato una costante ripresa nel primo semestre dell'anno, facendo registrare complessivamente volumi del 23% inferiori rispetto al 2019. Nel singolo mese di giugno il traffico passeggeri è stato inferiore del 9% rispetto al 2019. Per quanto concerne invece il traffico cargo, nel primo semestre dell'anno registra un +3,4% rispetto al primo semestre 2019 (+3,4%). (Fonte: Assaeroporti, giugno 2022).

L'Aeroporto di Bologna ha concluso il primo semestre del 2022 con un incremento del traffico passeggeri del 375,5% rispetto al 2021 (-17,3% rispetto al 2019). Alla fine del primo semestre 2022 lo scalo bolognese si posiziona al settimo posto in Italia per numero di passeggeri e al terzo posto per volume di merce movimentata.

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

L'inizio del 2022 è stato fortemente condizionato dagli effetti del perdurare della pandemia Covid-19. A partire dal mese di febbraio, grazie ad una graduale riduzione delle restrizioni per gli ingressi in Italia di passeggeri provenienti dai Paesi UE, si è registrata una progressiva ripartenza del traffico internazionale, che si è ulteriormente rafforzata nel mese di marzo ed è proseguita in maniera importante fino al 30 giugno, altresì rafforzandosi ulteriormente nell'estate 2022.

Anche nel 2022, in continuità con gli anni precedenti, il Gruppo mantiene in essere misure cautelative a tutela della sicurezza dei passeggeri, dei dipendenti e di tutta la community aeroportuale in omaggio alle migliori pratiche di settore ed altresì certificate dall'ottenimento per il terzo anno della certificazione AHA Airport Health Accreditation.

Con l'obiettivo di contenimento dei costi ed al contempo di salvaguardia dei livelli occupazionali, in un contesto di forte incertezza sull'evoluzione della pandemia, nel mese di gennaio 2022 AdB ha firmato, in sede regionale, l'accordo con le OO.SS./Rsu per l'attivazione di un ulteriore periodo di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS), con una durata massima di 12 mesi dal 1 febbraio 2022 a fine gennaio 2023. In una situazione di profonda incertezza di mercato e in una fase ancora di pandemia, il Governo ha infatti previsto per il settore aeroportuale la possibilità di avvalersi di una speciale CIGS per "evento improvviso ed imprevisto" legato agli effetti della variante Omicron del Covid. L'impiego dell'ammortizzatore sociale è avvenuto fino alla fine di maggio 2022 ed è poi cessato a fronte dell'incremento di traffico sopraindicato.

Dal punto di vista finanziario il Gruppo è entrato nella fase critica della pandemia Covid-19 con una struttura patrimoniale e finanziaria solida ed equilibrata che ha consentito di affrontare gli impegni anche nei mesi di maggior pressione sulla liquidità. Tra le principali misure poste in atto per fronteggiare la crisi il Gruppo, oltre alle misure di contenimento dei costi, si è concentrato sulla revisione delle tempistiche di realizzazione degli investimenti e degli interventi di sostituzione/rinnovamento non urgenti, oltre alla sottoscrizione da parte della Capogruppo a metà 2020 di due operazioni di finanziamento per un totale di 58,9 milioni di Euro, con l'obiettivo di dotare il Gruppo di risorse adeguate alle proprie esigenze finanziarie, connesse all'incremento del circolante e al sostegno del piano industriale. Inoltre, nel dicembre 2021, AdB ha stipulato con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) un contratto di finanziamento di lunga durata fino all'importo massimo di 90 milioni di Euro a sostegno del piano di sviluppo infrastrutturale.

1.3 GLI OBIETTIVI STRATEGICI

Gli obiettivi strategici del Gruppo alla base dello sviluppo di tutte le attività sono esposti nel seguito.

“Connect”

Il Gruppo punta a mantenere un'offerta di voli variegata e funzionale ai diversi segmenti di utenza attraverso un incremento del numero di vettori operanti sull'Aeroporto, continuando a mantenere al contempo una marginalità positiva anche sul traffico incrementale che potrà essere generato. Nell'ambito dello sviluppo del traffico, il Gruppo opera per incrementare le rotte, attraverso l'introduzione di nuove tratte verso Est e di destinazioni a lungo raggio, e per aumentare le frequenze dei voli verso destinazioni già operate. Il Gruppo opera, inoltre, al fine di migliorare l'accessibilità dello scalo, attraverso il potenziamento dell'intermodalità e l'espansione della catchment area di riferimento.

“Develop”

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

“Experience”

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

“Care”

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

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

“Maximise financial performance”

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

“Performing and sustainable corporation”

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

1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO

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

Si riportano di seguito:

- l'andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2022 fino al 30 giugno 2022;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 30 giugno 2022 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 8,40 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 303,5 milioni di Euro.

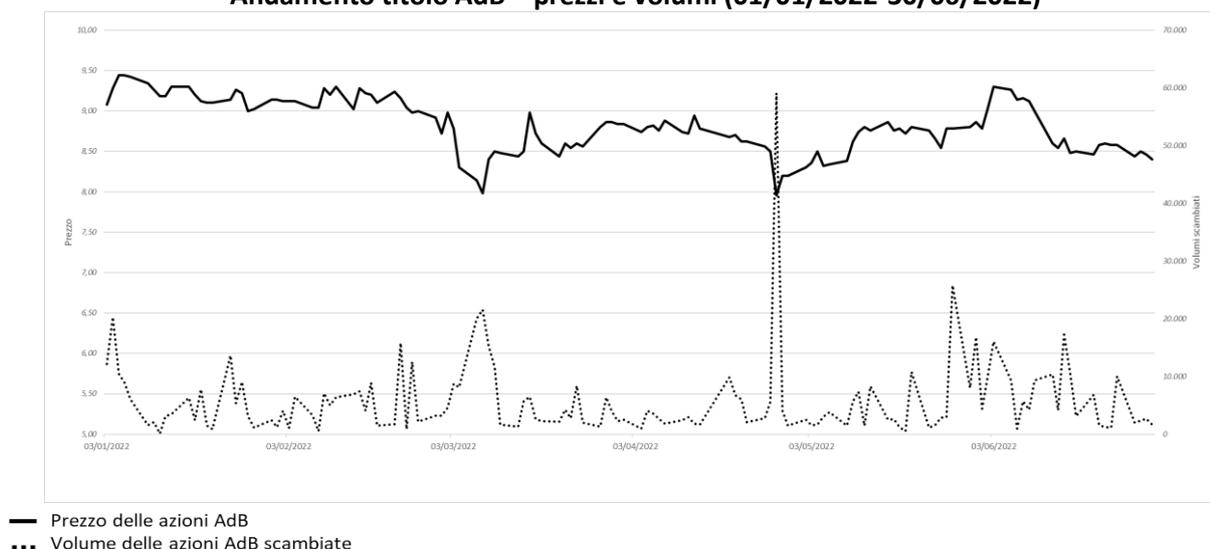
Andamento titolo AdB (01/01/2022-30/06/2022)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2022-30/06/2022)



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2022-30/06/2022)



L'andamento di prezzo e volumi relativi al titolo AdB nel corso dell'ultimo biennio è stato fortemente influenzato dall'emergenza sanitaria da Covid-19.

Nel corso dei primi sei mesi del 2022 il prezzo del titolo AdB è rimasto sostanzialmente stabile, con una riduzione ad inizio di marzo, in corrispondenza di un aumento del volume di titoli scambiati sul mercato, ed a fine aprile, in corrispondenza dell'assemblea degli azionisti. In seguito si è registrato un progressivo aumento della quotazione, con ritorno a prezzi vicini ad inizio anno.

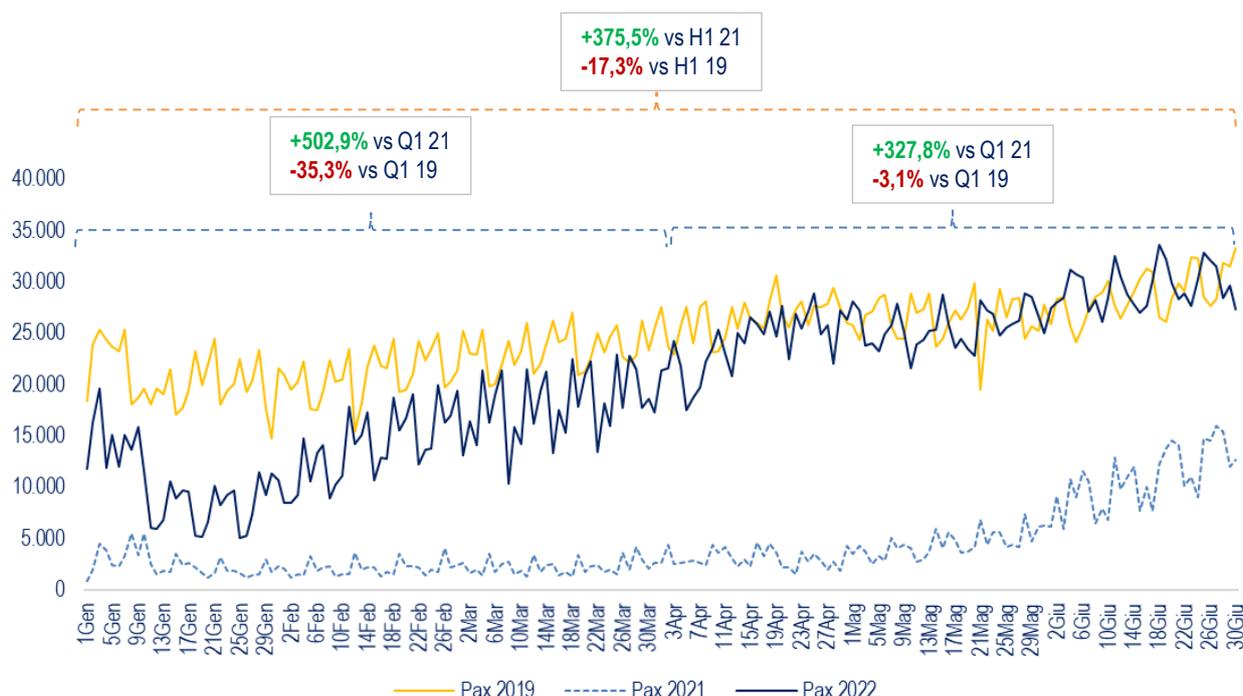
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Il primo semestre del 2022 ha fatto registrare una progressiva ripresa dei volumi di traffico. Dopo un mese di gennaio impattato negativamente dai contagi legati alla variante Omicron, a partire dal mese di febbraio, grazie alla riduzione delle restrizioni per gli ingressi in Italia di passeggeri provenienti dai Paesi UE, i volumi di traffico hanno fatto segnare un graduale aumento, fino a raggiungere i livelli pre-pandemici nel mese di giugno. Nel primo semestre dell'anno lo scalo ha registrato complessivamente 3.678.375 passeggeri, in forte crescita rispetto ai primi sei mesi del 2021 (+375,5%), condizionati dalla "seconda" ondata di contagi di Covid-19, con 32.341 movimenti (+193,7%) e 26.389 tonnellate di merce trasportata (+10,8%). Rispetto al 2019 il traffico passeggeri del primo semestre 2022 è stato inferiore del 17,3%, i movimenti del 13,1%, mentre il traffico merci è stato superiore del 6,0%. Il *load factor* medio risulta in aumento dal 60,8% del primo semestre 2021 al 75,5% del primo semestre 2022. Il riempimento medio degli aeromobili rimane comunque inferiore al primo semestre 2019 (80,7%).

Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Giugno 2022



	Gennaio – Giugno 2022	Gennaio – Giugno 2021	Var % 2022-2021	Gennaio – Giugno 2019	Var % 2022-2019
Passeggeri	3.678.375	773.620	375,5%	4.446.465	(17,3%)
Movimenti	32.341	11.012	193,7%	37.216	(13,1%)
Tonnellaggio	2.202.650	717.337	207,1%	2.434.622	(9,5%)
Merce	26.388.532	23.820.849	10,8%	24.893.650	6,0%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Giugno 2022	% sul totale	Gennaio – Giugno 2021	% sul totale	Gennaio – Giugno 2019	% sul totale	Var % 22-21	Var % 22-19
Linea	911.735	24,8%	260.697	33,7%	1.784.696	40,1%	249,7%	(48,9%)
Low cost	2.748.178	74,7%	500.228	64,7%	2.608.586	58,7%	449,4%	5,4%
Charter	10.010	0,3%	8.153	1,1%	43.420	1,0%	22,8%	(76,9%)
Transiti	3.358	0,1%	1.318	0,2%	6.222	0,1%	154,8%	(46,0%)
Totale Aviazione Commerciale	3.673.281	99,9%	770.396	99,6%	4.442.924	99,9%	376,8%	(17,3%)
Aviazione Generale	5.094	0,1%	3.224	0,4%	3.541	0,1%	58,0%	43,9%
Totale complessivo	3.678.375	100,0%	773.620	100,0%	4.446.465	100,0%	375,5%	(17,3%)

Il traffico *low cost* ha fatto registrare una variazione positiva dei volumi rispetto al 2019 (+5,4%), mentre il traffico di linea ha mostrato un recupero più lento (-48,9% rispetto al 2019) per effetto sia di una maggiore contrazione dei movimenti sia di un minor fattore di riempimento dei voli. Questi diversi trend di crescita hanno modificato il mix di traffico, determinando un aumento della quota di traffico *low cost*, caratterizzata da minor marginalità, dal 58,7% del primo semestre 2019 al 74,7% del primo semestre 2022.

In linea con il trend degli ultimi due anni e a causa del permanere di parziali limitazioni alla circolazione delle persone tra i diversi Stati, soprattutto nella prima parte dell'anno, il traffico domestico ha registrato una performance sostanzialmente migliore rispetto alla componente internazionale in termini di variazione dei passeggeri sullo scorso anno.

Si conferma quindi una evoluzione a due velocità, con i passeggeri su voli nazionali che hanno già raggiunto ampiamente i livelli di traffico pre-pandemia (+6,9% rispetto al 2019) e quelli su voli internazionali ancora frenati da incertezze sulla situazione sanitaria internazionale e sulle diverse regole di accesso dei singoli Paesi (-24,0% rispetto al 2019).

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Giugno 2022	% sul totale	Gennaio – Giugno 2021	% sul totale	Gennaio – Giugno 2019	% sul totale	Var % 22-21	Var % 22-19
Nazionale	1.022.720	27,8%	375.431	48,5%	956.479	21,5%	172,4%	6,9%
Internazionale	2.650.561	72,1%	394.965	51,1%	3.486.445	78,4%	571,1%	(24,0%)
Totale Aviazione Commerciale	3.673.281	99,9%	770.396	99,6%	4.442.924	99,9%	376,8%	(17,3%)
Aviazione Generale	5.094	0,1%	3.224	0,4%	3.541	0,1%	58,0%	43,9%
Totale complessivo	3.678.375	100,0%	773.620	100,0%	4.446.465	100,0%	375,5%	(17,3%)

Il traffico UE risulta inferiore del 20,8% rispetto al primo semestre del 2019, mentre il traffico Extra UE è superiore allo stesso periodo del 2019 (+3,5%) per effetto della riclassifica del traffico UK da UE a Extra UE. Al netto di questa diversa classificazione il traffico Extra UE risulterebbe ancora inferiore rispetto al primo semestre 2019 del 32,9%.

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Giugno 2022	% sul totale	Gennaio – Giugno 2021	% sul totale	Gennaio – Giugno 2019	% sul totale	Var % 22-21	Var % 22-19
UE	3.014.593	82,0%	634.499	82,0%	3.806.424	85,6%	375,1%	(20,8%)
Extra UE	658.688	17,9%	135.897	17,6%	636.500	14,3%	384,7%	3,5%
Totale Aviazione Commerciale	3.673.281	99,9%	770.396	99,6%	4.442.924	99,9%	376,8%	(17,3%)
Aviazione Generale	5.094	0,1%	3.224	0,4%	3.541	0,1%	58,0%	43,9%
Totale complessivo	3.678.375	100,0%	773.620	100,0%	4.446.465	100,0%	375,5%	(17,3%)

Nel primo semestre del 2022 l'incidenza del traffico domestico è tornata in linea con i livelli pre-Covid (27,8% nei primi sei mesi del 2022 contro 21,5% nel primo semestre del 2019). Tra le destinazioni la Spagna conferma il secondo posto per volume di traffico passeggeri, con un'incidenza del 16,3% sul totale. Seguono Germania, con il 6,8% dei passeggeri totali, Regno Unito con il 6,3%, Francia con il 6,1% e Romania con il 4,8%. Tra le prime 10 nazioni troviamo tre Paesi Extra UE: oltre al Regno Unito vi sono Albania e Turchia.

<i>Traffico passeggeri per Paese</i>	Gennaio – Giugno 2022	% sul totale	Gennaio – Giugno 2021	% sul totale	Gennaio – Giugno 2019	% sul totale	Var % 22-21	Var % 22-19
Italia	1.023.198	27,8%	375.431	48,5%	956.479	21,5%	172,5%	7,0%
Spagna	597.833	16,3%	87.501	11,3%	604.180	13,6%	583,2%	(1,1%)
Germania	249.277	6,8%	32.463	4,2%	436.410	9,8%	667,9%	(42,9%)
Regno Unito	231.878	6,3%	8.658	1,1%	438.842	9,9%	2.578,2%	(47,2%)
Francia	224.169	6,1%	32.063	4,1%	248.746	5,6%	599,2%	(9,9%)
Romania	176.230	4,8%	24.564	3,2%	231.606	5,2%	617,4%	(23,9%)
Paesi Bassi	119.452	3,2%	33.765	4,4%	162.957	3,7%	253,8%	(26,7%)
Grecia	104.706	2,8%	11.172	1,4%	112.279	2,5%	837,2%	(6,7%)
Polonia	97.236	2,6%	13.752	1,8%	87.670	2,0%	607,1%	10,9%
Albania	92.984	2,5%	43.035	5,6%	72.793	1,6%	116,1%	27,7%
Turchia	91.200	2,5%	26.068	3,4%	139.623	3,1%	249,9%	(34,7%)
Totale complessivo	1.023.198	81,8%	375.431	89,0%	956.479	78,5%	336,9%	(13,8%)

Nonostante permangono ancora parziali limitazioni agli spostamenti internazionali, nei primi sei mesi del 2022 sei tra le dieci principali destinazioni sono città estere, la prima delle quali è Barcellona con quasi 156 mila passeggeri.

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio – Giugno 2022	Gennaio – Giugno 2021	Var % 2022-2021	Gennaio – Giugno 2019	Var % 2022-2019
Catania	245.548	110.509	122,2%	195.535	25,6%
Palermo	171.129	66.734	156,4%	136.298	25,6%
Barcellona	155.523	20.330	665,0%	182.930	(15,0%)
Madrid	132.952	32.873	304,4%	148.589	(10,5%)
Parigi CDG	121.488	27.491	341,9%	154.666	(21,5%)
Bari	115.629	32.186	259,3%	85.025	36,0%
Brindisi	100.519	34.618	190,4%	92.815	8,3%
Tirana	92.984	43.035	116,1%	72.793	27,7%
Bucharest OTP	81.701	14603	459,5%	107.619	(24,1%)
Londra STN	78.556	5.692	1.280,1%	128.883	(39,0%)

Traffico passeggeri inclusi transiti

Analizzando le performance dei vettori, Ryanair si conferma essere la prima compagnia sullo scalo con il 60,8% del traffico totale. Al secondo posto vi è Wizz Air, con una quota che è cresciuta dal 5,5% nel 2019 al 9,6% nel 2022. Tra le prime dieci compagnie dello scalo compaiono anche le principali compagnie di linea, a conferma, anche in questo contesto profondamente mutato, dell'ampia e diversificata gamma di vettori che operano sullo scalo di Bologna.

<i>Traffico passeggeri per compagnia</i>	Gennaio-Giugno 2022	% sul totale	Gennaio-Giugno 2021	% sul totale	Gennaio-Giugno 2019	% sul totale	Var % 22-21	Var % 22-19
Ryanair	2.237.707	60,8%	378.451	48,9%	2.057.110	46,3%	491,3%	8,8%
Wizz Air	352.422	9,6%	98.866	12,8%	244.787	5,5%	256,5%	44,0%
Air France	132.509	3,6%	27.491	3,6%	154.383	3,5%	382,0%	(14,2%)
British Airways	78.539	2,1%	344	0,0%	148.461	3,3%	22.731,1%	(47,1%)
Lufthansa	78.410	2,1%	19.127	2,5%	157.883	3,6%	309,9%	(50,3%)
Turkish Airlines	75.656	2,1%	26.068	3,4%	90.814	2,0%	190,2%	(16,7%)
KLM Royal Dutch Airlines	73.850	2,0%	31.141	4,0%	111.692	2,5%	137,1%	(33,9%)
Vueling	73.543	2,0%	13.969	1,8%	89.993	2,0%	426,5%	(18,3%)
Air Nostrum	70.599	1,9%	28.745	3,7%	77.621	1,7%	145,6%	(9,0%)
Emirates	52.295	1,4%	14.237	1,8%	88.395	2,0%	267,3%	(40,8%)
Altri	452.845	12,3%	135.181	17,5%	1.225.326	27,6%	235,0%	(63,0%)
Totale complessivo	3.678.375	100,0%	773.620	100,0%	4.446.465	100,0%	375,5%	(17,3%)

Traffico Merci

(in KG)	Gennaio-Giugno 2022	Gennaio-Giugno 2021	Var % 2022-2021	Gennaio-Giugno 2019	Var % 2022-2019
Merce via aerea di cui	20.506.487	18.444.011	11,2%	19.469.594	5,3%
Merce	20.504.454	18.444.008	11,2%	19.447.901	5,4%
Posta	2.033	3	67.666,7%	21.693	(90,6%)
Merce via superficie	5.882.045	5.376.838	9,4%	5.424.056	8,4%
Totale	26.388.532	23.820.849	10,8%	24.893.650	6,0%

Relativamente al **traffico merci**, nei primi sei mesi del 2022 si registra un traffico cargo pari a 26.388.532 Kg, in aumento del 10,8% rispetto allo stesso periodo del 2021 e del 6,0% rispetto al primo semestre del 2019.

Tale andamento è il risultato di una buona ripresa del business cargo in tutte le sue principali componenti, che si dimostra in miglioramento rispetto all'anno precedente ed in crescita anche rispetto al primo semestre 2019 (pre-Covid). Il traffico via superficie presenta un incremento del 9,4%, a fronte di una ripresa della componente via aerea pari all'11,2% ed un incremento complessivo del 10,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, superiore rispetto alla crescita media italiana del periodo gennaio-giugno 2022 (pari al 6%).

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. % vs 2019
Ricavi da Passeggeri	20.754	4.687	16.067	342,8%	28.446	-27,0%
Ricavi da Vettori	12.225	5.017	7.208	143,7%	12.429	-1,6%
Ricavi da Operatori aeroportuali	2.264	854	1.410	165,1%	1.648	37,4%
Incentivi al traffico	(12.108)	(2.286)	(9.822)	429,7%	(12.471)	-2,9%
Ricavi per Servizi di Costruzione	3.691	2.565	1.126	43,9%	5.965	-38,1%
Altri Ricavi	708	609	99	16,3%	675	4,9%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	(2)	(296)	294	-99,3%	(1)	100,0%
Totale Ricavi SBU AVIATION	27.532	11.150	16.382	146,9%	36.691	-25,0%

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 ricavi da Passeggeri includono in particolare i diritti di imbarco passeggeri, i corrispettivi per controlli di sicurezza e il corrispettivo PRM. I ricavi da Vettori includono in particolare i diritti di approdo e partenza, di sosta e ricovero degli aeromobili, i diritti merci, i corrispettivi per l'uso di alcune infrastrutture centralizzate, i ricavi di handling merci e di handling aviazione generale. Infine, i ricavi da Operatori aeroportuali includono in particolare i corrispettivi per l'utilizzo di beni a uso esclusivo, i diritti di rifornimento (c.d. fueling) e altri corrispettivi collegati alle attività di handling cargo e aviazione generale.

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

Nel primo semestre 2022 i ricavi crescono rispetto all'analogo periodo del 2021 e sono inferiori rispetto al 2019 prevalentemente per l'andamento dei volumi di traffico a cui si aggiunge, nei confronti del 2019, un calo dei ricavi per servizi di costruzione per i minori investimenti effettuati in Diritti di Concessione.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* sono in crescita del 146,9% rispetto al 2021 ed inferiori del 25% rispetto al 2019. In particolare per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+342,8% rispetto al 2021 e -27% rispetto al 2019): i ricavi da Passeggeri sono correlati all'andamento del traffico passeggeri e delle tariffe che nel 2022 hanno subito un leggero decremento sia rispetto al 2021 che rispetto al 2019 per effetto dell'aggiornamento annuale della dinamica tariffaria;
- Ricavi da Vettori (+143,7% rispetto al 2021 e -1,6% rispetto al 2019): i ricavi da Vettori sono correlati all'andamento di movimenti e tonnellaggio e alle relative tariffe tra cui, in particolare, alla tariffa di approdo e decollo, in crescita rispetto al 2019 e in calo rispetto al 2021;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali (+165,1% rispetto al 2021 e +37,4% rispetto al 2019): i ricavi variano per effetto della variazione dei volumi di traffico e, nei confronti del 2021, anche per la revisione dei canoni dovuti per spazi e attrezzature operative accordati dal gestore nel primo semestre 2021 per supportare gli operatori durante la fase di emergenza. Un impatto rilevante sull'andamento di questa categoria di ricavo anche nei confronti del 2019 deriva dalla forte crescita dei ricavi da servizio carburante.

- Incentivi: la variazione degli incentivi (+429,7% rispetto al 2021 e -2,9% rispetto al 2019) è legata all'andamento del traffico incentivato;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: l'andamento di questa voce (+43,9% rispetto al 2021 e -38,1% rispetto al 2019) è da collegare agli investimenti realizzati.

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 il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. % vs 2019
Retail e Advertising	6.282	1.445	4.837	334,7%	7.333	-14,3%
Parcheggi	6.512	1.579	4.933	312,4%	7.970	-18,3%
Real Estate	1.472	1.164	308	26,5%	1.215	21,2%
Servizi ai passeggeri	2.631	628	2.003	318,9%	3.002	-12,4%
Ricavi per Servizi di Costruzione	500	1.220	(720)	-59,0%	1.126	-55,6%
Altri Ricavi	1.342	693	649	93,7%	1.562	-14,1%
Riduzione Ricavi non Aeronautici a FSC	0	(4)	4	n.s.	0	n.s.
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	18.739	6.725	12.014	178,6%	22.208	-15,6%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un incremento del 178,6% rispetto al 2021 e un calo del 15,6% rispetto al 2019.

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

Retail e Advertising

L'andamento di questa categoria di ricavi (+334,7% rispetto al 2021 e -14,3% rispetto al 2019) è legato principalmente allo schema contrattuale stabilito, a partire dal 2021, per la maggior parte dei contratti retail e per alcuni contratti advertising, secondo il quale i canoni variano in ragione della variazione del traffico rispetto al 2019.

Parcheggi

Anche per il business dei parcheggi ed accessi viari le variazioni dei ricavi (+312,4% rispetto al 2021 e -18,3% rispetto al 2019) sono strettamente legate all'andamento dei volumi di traffico.

Real Estate

La crescita dei ricavi real estate (+26,5% rispetto al 2021 e +21,2% rispetto al 2019) è dovuta all'impatto minimo dell'emergenza su questo business (nel corso del 2020 e del 2021 sono stati infatti concessi sconti solo agli operatori con attività penalizzate dall'andamento del traffico) e principalmente ad un nuovo contratto di subconcessione relativo a nuove aree consegnate a partire dal mese di giugno 2021.

Servizi ai passeggeri

Nel primo semestre 2022 i servizi ai passeggeri vedono una crescita del 318,9% rispetto al 2021, per effetto sia dei servizi *premium (lounge e servizi accessori)* che degli autonoleggi, e una contrazione del 12,4% rispetto al 2019, dovuta solo ai servizi premium. Si espone di seguito l'andamento dei singoli business.

Servizi premium

Nel primo semestre del 2022 si registra per questo business un aumento dei ricavi rispetto al 2021 dovuto alla crescita del traffico e della share sui passeggeri in partenza. I volumi rimangono però molto al di sotto di quelli del 2019 a causa della lenta ripresa del traffico business, principale utilizzatore di questi servizi.

Subconcessione autonoleggiatori

I ricavi car rental sono in crescita sia rispetto al 2021 che rispetto al 2019. Tale risultato è determinato dal mancato rinnovo degli sconti per l'anno 2022 e dal buon livello di royalties prodotto dalla ripresa del traffico.

Ricavi per Servizi di Costruzione

Il calo di questa voce (-59% rispetto al 2021 -55,6% rispetto al 2019) è da collegare ai minori investimenti destinati alla *business unit* rispetto all'analogo periodo degli scorsi anni.

Altri ricavi

L'incremento degli altri ricavi rispetto al 2021 (+93,7%) è dovuto principalmente a maggiori attività di manutenzione effettuate sui mezzi degli operatori aeroportuali, alla vendita di un maggior quantitativo di liquido de-icing aeromobili, al maggior utilizzo dei carrelli per i passeggeri ed alla maggior erogazione di corsi di formazione. Rispetto al 2019 (-14,1%) responsabili della contrazione sono minori attività di manutenzione sui mezzi degli operatori aeroportuali, il minor utilizzo dei carrelli per i passeggeri, la minor erogazione di corsi di formazione e minori vendite di certificati di efficienza energetica. Compensano in parte la riduzione i ricavi da vendita del liquido deicing aeromobili, in quanto nel primo trimestre 2019 non era ancora presente la nuova gestione del liquido, acquistato e gestito da AdB e venduto all'handler per lo svolgimento del servizio, e il contributo del progetto finanziato Cyrano, conclusosi nel 2021 ma consuntivato a giugno 2022 a seguito della conclusione dell'iter di rendicontazione.

2.3 STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO

2.3.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. % vs 2019
Retail e Advertising	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Parcheggi	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Real Estate	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Servizi ai passeggeri	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Ricavi per Servizi di Costruzione	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Altri Ricavi	21.137	0	21.137	n.s.	0	n.s.
Totale Ricavi SBU ALTRO	21.137	0	21.137	n.s.	0	n.s.

La *business unit* Altro, in via residuale comprende quanto non direttamente attribuibile ai settori individuati.

La rilevanza dell'importo nel primo semestre 2022 è dovuta al contributo derivante dal Fondo di compensazione previsto dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178 (c.d. Legge di Bilancio 2021), e attuato con Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, volto alla copertura delle perdite subite a causa della crisi pandemica nel periodo 1° marzo-30 giugno 2020. L'ammontare del contributo spettante al Gruppo a ristoro del danno subito è pari a 21.137 mila Euro, di cui 20.903 mila Euro relativi alla Capogruppo e 234 mila Euro alla controllata TAG Bologna totalmente incassati alla data del presente documento.

Il Gruppo ha ritenuto di non allocare ai singoli settori operativi tale componente positiva di reddito per non alterare la rappresentazione dei risultati di competenza del periodo delle *business unit*.

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	23.287	8.044	15.243	189,5%	30.229	-23,0%
Ricavi per servizi non aeronautici	18.312	5.569	12.743	228,8%	21.075	-13,1%
Ricavi per servizi di costruzione	4.191	3.786	405	10,7%	7.091	-40,9%
Altri ricavi e proventi della gestione	21.618	476	21.142	n.s.	504	n.s.
RICAVI	67.408	17.875	49.533	277,1%	58.899	14,4%
Materiali di consumo e merci	(1.847)	(664)	(1.183)	178,2%	(962)	92,0%
Costi per servizi	(10.018)	(7.330)	(2.688)	36,7%	(10.075)	-0,6%
Costi per servizi di costruzione	(3.992)	(3.605)	(387)	10,7%	(6.753)	-40,9%
Canoni, noleggi e altri costi	(3.625)	(1.460)	(2.165)	148,3%	(4.074)	-11,0%
Oneri diversi di gestione	(1.491)	(1.401)	(90)	6,4%	(1.595)	-6,5%
Costo del personale	(13.047)	(10.247)	(2.800)	27,3%	(14.950)	-12,7%
COSTI	(34.020)	(24.707)	(9.313)	37,7%	(38.409)	-11,4%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	33.388	(6.832)	40.220	n.s.	20.490	62,9%
Ammortamento diritti di concessione	(3.704)	(3.632)	(72)	2,0%	(3.024)	22,5%
Ammortamento altre attività immateriali	(184)	(433)	249	-57,5%	(576)	-68,1%
Ammortamento attività materiali	(1.028)	(1.154)	126	-10,9%	(1.423)	-27,8%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(4.916)	(5.219)	303	-5,8%	(5.023)	-2,1%
Accantonamento rischi su crediti	(408)	(401)	(7)	1,7%	(350)	16,6%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(1.177)	213	(1.390)	n.s.	(1.191)	-1,2%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(109)	(64)	(45)	70,3%	(208)	-47,6%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(1.694)	(252)	(1.442)	572,2%	(1.749)	-3,1%
TOTALE COSTI	(40.630)	(30.178)	(10.452)	34,6%	(45.181)	-10,1%
RISULTATO OPERATIVO	26.778	(12.303)	39.081	n.s.	13.718	95,2%
Proventi finanziari	829	72	757	1051,4%	79	949,4%
Oneri finanziari	(644)	(505)	(139)	27,5%	(598)	7,7%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	26.963	(12.736)	39.699	n.s.	13.199	104,3%
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(1.626)	3.018	(4.644)	n.s.	(3.778)	-57,0%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	25.337	(9.718)	35.055	n.s.	9.421	168,9%
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	25.337	(9.718)	35.055	n.s.	9.421	168,9%

Per rendere più significativo il confronto con i dati precedenti la diffusione della pandemia, anche nelle tabelle con i dati economici si fornisce il confronto con il primo semestre 2019.

Il primo semestre 2022 si chiude con un **utile consolidato di 25,3 milioni di Euro** contro un risultato negativo al 30 giugno 2021 di 9,7 milioni di Euro e positivo di 9,4 milioni al 30 giugno 2019.

Il risultato fortemente positivo del semestre in esame è dovuto all'iscrizione del contributo di 21.137 mila Euro del Fondo di compensazione dei danni subiti a causa Covid-19 nel periodo 1° marzo – 30 giugno 2020 di cui alla Legge 30 dicembre 2020, n. 178 (c.d. Legge di Bilancio 2021) attuato con Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze. L'iscrizione del contributo nel primo semestre 2022 deriva dall'emanazione in data 5 maggio 2022 per Adb e in data 9 maggio per Tag dei Decreti Direttoriali del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di accoglimento delle istanze di accesso al fondo, provvedimenti contenenti l'indicazione dell'esito dell'istruttoria dell'ENAC, dell'importo del danno risarcibile e dei contributi effettivamente assegnati di cui il Gruppo ha incassato una prima tranche (circa il 50%) a marzo 2022 e il restante 50% a maggio 2022. I Decreti suddetti hanno riconosciuto integralmente alla Capogruppo il ristoro della perdita subita nel periodo 1° marzo – 30 giugno 2020 per 20.903 mila Euro mentre per la controllata Tag, a fronte della perdita risarcibile di 244 mila Euro, è stato riconosciuto un contributo di 234 mila Euro a seguito della rideterminazione proporzionale degli importi per minor disponibilità finanziaria della quota parte di fondo riservata ai prestatori di assistenza a terra rispetto ai contributi riconoscibili.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 277,1% rispetto al 2021 e del 14,4% se confrontati con il 2019.

Tale risultato risente fortemente del contributo derivante dal Fondo di compensazione di cui sopra; si rimanda alla sezione del Margine Operativo Lordo rettificato per la lettura dei risultati del periodo al netto del contributo. Analizzando i ricavi nel dettaglio:

- i **ricavi per servizi aeronautici** crescono del 189,5% rispetto al 2021 e calano del 23% rispetto al 2019;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** crescono del 228,8% rispetto al 2021 e calano del 13,1% rispetto al 2019 per l'andamento delle diverse componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** crescono (+10,7%) rispetto al 2021 per maggiori investimenti realizzati nel settore aviation e calano (-40,9%) rispetto al 2019 per minori investimenti realizzati nel settore aviation e non aviation;
- **altri ricavi e proventi della gestione**: all'interno di questa voce rientra il contributo derivante dal Fondo di compensazione di cui sopra, pari a 21.137 mila Euro. Al netto di tale contributo gli altri ricavi e proventi della gestione sono in linea con il 2021 e in lieve calo (-4,6%) rispetto al 2019 per minori vendite di certificati di efficienza energetica.

I **costi** operativi del periodo crescono complessivamente del 37,7% sullo stesso periodo del 2021 e calano del 11,4% sul 2019.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano un aumento (+178,2% rispetto al 2021 e +92% rispetto al 2019) prevalentemente dovuto al maggior acquisto di carburante per aeromobili e di liquido de-icing;
- ✓ i **costi per servizi** sono superiori al 2021 (+36,7%) per effetto dell'incremento dei servizi correlati al traffico (servizio PRM, servizi di sicurezza e servizio MBL), ma anche dei costi di tutti gli altri servizi quali utenze, manutenzioni, pulizie, sgombero neve, prestazioni professionali e consulenze, assicurazioni e sviluppo e promozione. I costi per servizi sono invece in linea con il 2019 (-0,6%) in quanto la contrazione dei servizi correlati al traffico e dei restanti servizi è compensata dall'incremento del costo per utenze, servizi di vigilanza aggiuntivi dovuti alla pandemia e assicurazioni;
- ✓ l'andamento della voce **canoni, noleggi e altri costi** (+148,3% rispetto al 2021 e -11% rispetto al 2019) è dovuto principalmente alla variazione dei volumi di traffico in base ai quali vengono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza;

- ✓ gli **oneri diversi di gestione** crescono del 6,4% rispetto al 2021 per effetto di maggiori oneri tributari e si riducono del 6,5% rispetto al 2019 per minori erogazioni liberali, quote associative azienda e contributi vari.

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

Complessivamente il periodo gennaio-giugno 2022 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA) di 33,4 milioni di Euro** contro un margine negativo di 6,8 milioni di Euro del 2021 e positivo di 20,5 milioni di euro nel 2019. Tale risultato risente fortemente del contributo derivante dal Fondo di compensazione. Si rimanda alla sezione del Margine Operativo Lordo rettificato per la lettura dei risultati del periodo al netto del contributo.

Gli **ammortamenti** non presentano variazioni significative rispetto al primo semestre 2021 attestandosi a 4,9 milioni di Euro contro 5,2 milioni del periodo di confronto mentre gli **accantonamenti** evidenziano una crescita legata al maggior accantonamento al fondo di rinnovo delle infrastrutture rispetto al rilascio effettuato al 30 giugno 2021 visto lo slittamento temporale della programmazione di alcuni interventi. Nel confronto con il primo semestre 2019 la variazione nell'accantonamento al fondo di rinnovo è minima a conferma dell'eccezionalità del valore espresso nel primo semestre 2021.

Nel complesso a fronte di una crescita del 277,1% dei ricavi (+14,4% rispetto al primo semestre 2019) i costi complessivi aumentano del 34,6% (-10,1% rispetto al primo semestre 2019). Grazie al positivo andamento del semestre cui il contributo di cui alla Legge di Bilancio 2021 ha inciso per 21,1 milioni di Euro, il **Risultato Operativo (EBIT)** è **positivo per 26,8 milioni di Euro** contro un risultato negativo di 12,3 milioni di Euro del primo semestre 2021 e positivo per 13,7 milioni di Euro nell'ultimo anno pre-Covid.

La **gestione finanziaria** chiude con un **saldo positivo di 185 mila di Euro** contro un risultato negativo di 433 mila Euro del semestre di confronto (-519 mila al 30 giugno 2019) grazie ai proventi finanziari da attualizzazione dei fondi per l'aggiornamento dei tassi di interesse.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** del primo semestre 2022 è **positivo per 27 milioni di Euro** contro un risultato negativo di 12,7 milioni al 30 giugno 2021 e positivo per 13,2 milioni di Euro al 30 giugno 2019.

Le **imposte sul reddito** passano da una componente positiva di 3 milioni di Euro al 30 giugno 2021 per effetto dell'iscrizione di crediti per imposte anticipate sulla perdita fiscale del periodo a una componente negativa di 1,6 milioni di Euro al 30 giugno 2022. La bassa incidenza di questa voce sul risultato ante imposte (6%) deriva principalmente dalla detassazione del contributo Covid-19, contributo che non concorre alla formazione della base imponibile dell'IRES e dell'IRAP ai sensi dell'art. 10-bis del d.l. n. 137/2020.

Il **risultato netto del periodo**, interamente di competenza del Gruppo, si attesta a un utile di **25,3 milioni di Euro** che al netto del contributo del Fondo di compensazione danni Covid, si ridurrebbe a 4,2 milioni di Euro, in netta controtendenza rispetto alla perdita di 9,7 milioni di Euro del primo semestre 2021, ma ancora in forte contrazione rispetto all'utile netto di 9,4 milioni di Euro del primo semestre 2019.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	23.287	8.044	15.243	189,5%	30.229	-23,0%
Ricavi per servizi non aeronautici	18.312	5.569	12.743	228,8%	21.075	-13,1%
Altri ricavi e proventi della gestione	481	476	5	1,1%	504	-4,6%
RICAVI RETTIFICATI	42.080	14.089	27.991	198,7%	51.808	-18,8%
Materiali di consumo e merci	(1.847)	(664)	(1.183)	178,2%	(962)	92,0%
Costi per servizi	(10.018)	(7.330)	(2.688)	36,7%	(10.075)	-0,6%
Canoni, noleggi e altri costi	(3.625)	(1.460)	(2.165)	148,3%	(4.074)	-11,0%
Oneri diversi di gestione	(1.491)	(1.401)	(90)	6,4%	(1.595)	-6,5%
Costo del personale	(13.047)	(10.247)	(2.800)	27,3%	(14.950)	-12,7%
COSTI RETTIFICATI	(30.028)	(21.102)	(8.926)	42,3%	(31.656)	-5,1%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	12.052	(7.013)	19.065	n.s.	20.152	-40,2%
Ricavi per servizi di costruzione	4.191	3.786	405	10,7%	7.091	-40,9%
Costi per servizi di costruzione	(3.992)	(3.605)	(387)	10,7%	(6.753)	-40,9%
Margine Servizi di Costruzione	199	181	18	9,9%	338	-41,1%
Ricavi per contributo fondo di compensazione L.Bil.2021	21.137	0	21.137	n.s.	(0)	n.s.
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	33.388	(6.832)	40.220	n.s.	20.490	62,9%

Il **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione e del contributo del Fondo di compensazione danni Covid ammonta a **12,1 milioni di Euro** contro un margine negativo di 7 milioni di Euro del primo semestre 2021 e positivo di 20,2 milioni di Euro del primo semestre 2019; anche se lo scostamento rispetto all'ultimo anno pre-Covid è tuttora rilevante, il risultato del semestre appena concluso è indice di una significativa ripresa.

Relativamente alla Capogruppo nella seguente tabella si riporta l'andamento trimestrale del **traffico passeggeri** e del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione e del contributo derivante dal Fondo di compensazione.

	1° TRIMESTRE 2022	Var % vs 2021	Var % vs 2019	2° TRIMESTRE 2022	Var % vs 2021	Var % vs 2019
Traffico Passeggeri	1.269.709	502,9%	-35,3%	2.408.666	327,8%	-3,1%
CONTO ECONOMICO (in migliaia di Euro)						
RICAVI RETTIFICATI	14.432	206,5%	-34,9%	24.015	223,4%	-10,5%
Ricavi per servizi aeronautici	7.413	195,0%	-39,5%	12.459	228,5%	-18,8%
Ricavi per servizi non aeronautici	6.863	236,9%	-29,1%	11.162	234,6%	0,1%
Altri ricavi e proventi della gestione	156	-2,0%	-34,1%	394	32,7%	11,2%
COSTI RETTIFICATI	-12.625	30,0%	-11,9%	-14.681	48,9%	-4,2%
Costo del personale	-5.755	21,2%	-15,5%	-6.516	33,5%	-12,6%
Altri costi operativi	-6.870	38,5%	-8,6%	-8.165	63,9%	3,7%
MOL RETTIFICATO	1.807	n.s.	-77,0%	9.334	n.s.	-19,0%
EBITDA MARGIN RETTIFICATO	12,5%	n.s.	n.s.	38,9%	n.s.	n.s.

3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

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

in migliaia di Euro	al 30.06.2022	al 30.06.2021	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	33.267	(6.515)	39.782
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	35.168	(15.349)	50.517
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(4.869)	(3.591)	(1.278)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(1.848)	(1.767)	(81)
Variazione finale di cassa	28.451	(20.707)	49.158
Disponibilità liquide inizio periodo	28.215	43.658	(15.443)
Variazione finale di cassa	28.451	(20.707)	49.158
Disponibilità liquide fine periodo	56.666	22.951	33.715

Il flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante ha prodotto cassa per **33,3 milioni di Euro** contro flussi negativi per 6,5 milioni del semestre di confronto.

Il miglioramento di 39,8 milioni di Euro, è dovuto per 21,1 milioni di Euro al contributo del fondo di compensazione dei danni subiti dal Covid-19.

La gestione operativa, al netto del contributo, ha generato un flusso di cassa di 12,1 milioni di Euro in aumento di 18,6 milioni rispetto al periodo di confronto.

I flussi di cassa del capitale circolante del semestre hanno prodotto cassa per ulteriori 1,9 milioni portando il **flusso di cassa delle attività operative** al netto delle variazioni del capitale circolante a **35,2 milioni di Euro** contro un flusso di cassa negativo di 15,3 milioni del primo semestre 2021.

L'assorbimento di risorse generato dalle **attività di investimento** esclusivamente in immobilizzazioni materiali e immateriali (diritti di concessione) è stato di **4,9 milioni di Euro** contro 3,6 milioni nel semestre di confronto mentre il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è stato negativo per **1,8 milioni di Euro** per il rimborso delle rate di mutuo in scadenza oltre al pagamento delle passività per leasing.

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è stata **positiva per 28,5 milioni di Euro**.

Di seguito il dettaglio dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 30 giugno 2022 a confronto con il 31 dicembre 2021 e con il 30 giugno 2021 in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione 30.06.2022 31.12.2021	Variazione 30.06.2022 30.06.2021
A Disponibilità liquide	56.666	28.215	22.951	28.451	33.715
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	0	0	0	0
C Altre attività finanziarie correnti	0	0	0	0	0
D Liquidità (A+B+C)	56.666	28.215	22.951	28.451	33.715
E Debito finanziario corrente	(2.137)	(1.732)	(987)	(405)	(1.150)
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(9.316)	(6.191)	(3.067)	(3.125)	(6.249)
G Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(11.453)	(7.923)	(4.054)	(3.530)	(7.399)
H Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	45.213	20.292	18.897	24.921	26.316
I Debito finanziario non corrente	(57.920)	(62.577)	(67.229)	4.657	9.309
J Strumenti di debito	0	0	0	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(776)	(949)	(824)	173	48
L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(58.696)	(63.526)	(68.053)	4.830	9.357
M Totale indebitamento finanziario (H + L)	(13.483)	(43.234)	(49.156)	29.751	35.673

L'Indebitamento Finanziario Netto del Gruppo al 30 giugno 2022 è di **13,5 milioni di Euro** contro 43,2 milioni del 31 dicembre 2021 e 49,2 milioni al 30 giugno 2021.

Dal lato della liquidità la variazione più rilevante sia rispetto alla fine dell'esercizio precedente che rispetto al 30 giugno 2021 è dovuta alla crescita delle disponibilità liquide per effetto dell'incasso del contributo del fondo di compensazione danni Covid oltre alla liquidità prodotta dall'aumento del fatturato e dalla riduzione dei giorni medi di incasso dei crediti.

Dal lato dei debiti non si rilevano significative differenze nei periodi in esame; la movimentazione è dovuta ai pagamenti delle rate dei mutui in scadenza oltre che alla crescita del debito per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri e Iresa per l'aumento del traffico passeggeri e aeromobili.

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

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

IMPIEGHI	al 30.06.2022	al 31.12.2021	al 30.06.2021	Variazione 30.06.2022 31.12.2021	Variazione 30.06.2022 30.06.2021
-Crediti commerciali	17.319	19.977	8.634	(2.658)	8.685
-Crediti tributari	153	142	1.430	11	(1.277)
- Altri Crediti	8.072	5.251	4.081	2.821	3.991
-Rimanenze di magazzino	904	735	661	169	243
Subtotale	26.448	26.105	14.806	343	11.642
-Debiti commerciali	(17.002)	(19.035)	(9.636)	2.033	(7.366)
-Debiti tributari	(2.396)	(1.062)	(912)	(1.334)	(1.484)
-Altri debiti	(32.513)	(28.032)	(23.823)	(4.481)	(8.690)
Subtotale	(51.911)	(48.129)	(34.371)	(3.782)	(17.540)
Capitale circolante netto operativo	(25.463)	(22.024)	(19.565)	(3.439)	(5.898)
Immobilizzazioni	216.111	216.303	216.105	(192)	6
-Imposte differite attive	11.959	13.093	13.760	(1.134)	(1.801)
-Altre attività non correnti	13.568	13.560	13.242	8	326
Totale immobilizzazioni	241.638	242.956	243.107	(1.318)	(1.469)
- Fondi rischi, oneri e TFR	(16.475)	(17.154)	(16.790)	679	315
- Fondo imposte differite	(2.741)	(2.691)	(2.646)	(50)	(95)
-Altre passività non correnti	(55)	(55)	(41)	0	(14)
Subtotale	(19.271)	(19.900)	(19.477)	629	206
Capitale fisso operativo	222.367	223.056	223.630	(689)	(1.263)
Totale Impieghi	196.904	201.032	204.065	(4.128)	(7.161)

FONTI	al 30.06.2022	al 31.12.2021	al 30.06.2021	Variazione 30.06.2022 31.12.2021	Variazione 30.06.2022 30.06.2021
Indebitamento finanziario netto	(13.483)	(43.234)	(49.156)	29.751	35.673
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(67.770)	(74.201)	(74.313)	6.431	6.543
-Risultato dell'esercizio	(25.337)	6.717	9.718	(32.054)	(35.055)
Patrimonio Netto di Gruppo	(183.421)	(157.798)	(154.909)	(25.623)	(28.512)
-Patrimonio Netto di terzi	0	0	0	0	0
Totale Patrimonio Netto	(183.421)	(157.798)	(154.909)	(25.623)	(28.512)
Totale fonti	(196.904)	(201.032)	(204.065)	4.128	7.161

Il **capitale investito netto** al 30 giugno 2022 è pari a **196,9 milioni di Euro** in calo di 4,1 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2021 principalmente per la crescita:

- dei debiti per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e per il canone di concessione aeroportuale legati al maggior traffico del semestre e
- dei debiti tributari per l'Iva e la stima delle imposte del periodo.

Dal lato del capitale fisso si rileva un decremento dovuto prevalentemente all'utilizzo del credito per imposte anticipate mentre le immobilizzazioni e i fondi del passivo non evidenziano variazioni significative.

Anche rispetto al 30 giugno 2021 si registra un decremento del capitale investito netto (-7,2 milioni) legato sostanzialmente alle stesse dinamiche sopradescritte.

Sul lato delle fonti, l'**indebitamento finanziario netto** al 30 giugno 2022 è pari a **13,5 milioni di Euro** come illustrato nel paragrafo precedente mentre il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo** pari a **183,4 milioni di Euro** contro 157,8 milioni al 31 dicembre 2021 e 154,9 milioni al 30 giugno 2021, si incrementa per effetto del risultato economico complessivo del periodo.

3.4 PRINCIPALI INDICI

Gli Amministratori hanno ritenuto non significativi, tenuto conto dell'infrannualità, i principali indici economico/patrimoniali del Gruppo al 30 giugno 2022.

3.5 GLI INVESTIMENTI

3.5.1 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

Nel primo semestre 2022 sono riprese le attività di sviluppo delle infrastrutture che durante gli scorsi due anni avevano subito dei rallentamenti causati dalle restrizioni imposte dalla pandemia e dallo strumento della Cassa Integrazione cui il Gruppo aveva fatto ricorso.

Lo sviluppo delle infrastrutture è proseguito quindi con progetti chiave nei vari ambiti *airside*, terminal e *landside* a valle dell'approvazione del "Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016-30" ottenuta in via definitiva da ENAC nel 2021.

Airside: è in corso la realizzazione di un nuovo piazzale per incrementare la capacità di parcheggio aeromobili dello scalo.

Terminal: a causa della pandemia, in condivisione con ENAC è stata aggiornata l'attuazione dei contenuti di Masterplan che prevede il posticipo del progetto "ampliamento terminal" in favore di interventi localizzati di riconfigurazione interna meno impattanti e di più rapido completamento, necessari per garantire un incremento dei livelli di servizio.

Landside: proseguono le attività per il nuovo parcheggio multipiano che, dopo la revisione prezzi richiesta dalla normativa, verrà appaltato per i lavori di realizzazione.

Interventi di compensazione ambientale: registrano il completamento della revisione prezzi del progetto di "realizzazione di una fascia boscata" che si avvia verso la fase di affidamento lavori.

Nei primi sei mesi del 2022 si sono raggiunti alcuni importanti traguardi in merito agli interventi in fase realizzativa o di affidamento dei lavori tra cui:

- completamento dei lavori di realizzazione per lo spostamento dell'oleodotto militare "POL" propedeutico alla realizzazione del nuovo piazzale aeromobili di cui si sono avviati i lavori;
- avvio dei lavori di realizzazione dell'intervento di rifunzionalizzazione del terminal cargo;
- avvio dei lavori di realizzazione della nuova vasca di laminazione;
- aggiudicazione dei lavori per la riqualifica dell'"apron 1".

Inoltre, sono ulteriormente avanzati i procedimenti di alcuni interventi sul terminal passeggeri, necessari a supportare la ripresa del traffico, che vedranno la realizzazione nel breve periodo. In particolare è stata ottenuta l'approvazione ENAC dei progetti esecutivi "riconfigurazione sala partenze schengen" e "riconfigurazione curbside piano primo" i cui lavori di realizzazione verranno affidati entro l'anno.

Infine si sono avviati vari studi per la sostenibilità e la decarbonizzazione dell'aeroporto tra cui un progetto per un importante impianto fotovoltaico a nord della pista di volo e un secondo di minori dimensioni sul tetto dell'edificio di smistamento bagagli.

3.5.2 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati al 30 giugno 2022 è pari a 4,9 milioni di Euro, di cui 1,9 milioni di Euro per investimenti da Masterplan e il rimanente per investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

Tra i principali investimenti di Masterplan si evidenziano i lavori di realizzazione del piazzale 3° lotto. Per tale investimento si è registrato un incremento del costo derivante dalla revisione dei prezzi di materie prime e materiali, come previsto dal DL 50 del 17/05/2022 che impone l'adeguamento dei prezzi in capo alla stazione appaltante.

Per quanto riguarda invece gli altri investimenti destinati all'operatività aeroportuale, al miglioramento del servizio offerto al passeggero e all'efficientamento dei processi aziendali, si segnalano:

- i lavori di realizzazione di un nuovo impianto di laminazione delle acque di dilavamento dell'aeroporto, in sostituzione dell'esistente bacino denominato Cava Olmi;
- l'avvio dei lavori per la rifunzionalizzazione dell'area cargo con l'obiettivo di incrementare la capacità di stoccaggio dell'infrastruttura cargo esistente, riorganizzando gli spazi interni e massimizzando le aree per il deposito della merce import ed export. Inoltre si evidenzia il completamento di una nuova tettoia e nuove rulliere per il carico e scarico dei pallet in area operativa merci;
- interventi minori per migliorare il servizio offerto al passeggero (ad es. installazione pellicole oscuranti presso le vetrature del terminal, nuova saletta passeggeri in area imbarchi, nuove sedie a rotelle e nuovo veicolo ambulift per PRM) e interventi vari relativi all'information technology tra cui la sostituzione del firewall aziendale.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali e degli impianti al 30 giugno 2022 è pari a circa 575 mila Euro. L'intervento principale è rappresentato dal ripristino di un tratto dello strato di usura della pista di volo oltre ad alcuni interventi sulla copertura del terminal e riqualifica uffici ed interventi vari sugli impianti (gruppi refrigeratori, impianti di condizionamento, ripristino quadri elettrici).

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Var. ass. VS 2021	Var. % VS 2021	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio Equivalenti Full Time	429	425	4	1%	489	(60)	-12%
Dirigenti	8	10	(2)	-20%	10	(2)	-16%
Quadri	35	36	(1)	-3%	32	3	10%
Impiegati	303	301	2	1%	349	(46)	-13%
Operai	83	78	5	6%	98	(15)	-16%

	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Var. ass. VS 2021	Var. % VS 2021	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio	472	467	5	1%	541	(69)	-13%
Dirigenti	8	10	(2)	-20%	9	(1)	-11%
Quadri	35	36	(1)	-3%	32	3	9%
Impiegati	343	340	3	1%	398	(55)	-14%
Operai	86	81	5	6%	102	(16)	-16%

Fonte: Elaborazione della Società

L'incremento di organico di 4 equivalenti full-time rispetto al 2021 è dovuto al potenziamento di organico nei settori non operativi. Rispetto al 2019 l'organico medio è in calo di 60 FTE a causa prevalentemente delle numerose cessazioni dei contratti a termine a seguito dell'avvento della pandemia.

Il costo

	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. ass. vs 2019	Var. % vs 2019
Costo del Lavoro	13.047	10.247	2.800	27,3%	14.950	-1.903	-12,7%

Malgrado la lieve crescita di organico sopra descritta il costo del personale del 1° semestre del 2022 si incrementa del 27,3% rispetto allo stesso periodo del 2021, principalmente per il minore utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni conseguente alla ripresa del traffico. Il costo del personale è inferiore del 12,7% rispetto al 2019 principalmente per effetto della contrazione dell'organico, del minore ricorso al lavoro straordinario, dell'utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni e del maggior godimento di ferie. A questi effetti si aggiungono minori costi per il servizio mensa in relazione alla riduzione delle presenze in azienda per la CIG e per l'utilizzo dello Smart Working, minori costi di formazione e trasferte e minor ricorso a lavoro in somministrazione.

LE RELAZIONI SINDACALI

In data 26 gennaio 2022 è stato firmato con le OO.SS. l'accordo per la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per i dipendenti AdB, con validità dal 1 febbraio 2022 al 30 gennaio 2023, principalmente per il personale amministrativo. Nell'accordo era previsto un sistema di rotazione applicato in base alla fungibilità delle mansioni con criteri di equità e l'integrazione al reddito da parte del Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo con copertura della retribuzione fino all'80% reale della media retributiva di ogni lavoratore calcolata nei dodici mesi precedenti il periodo della pandemia. Vista la ripresa del traffico all'inizio della Summer 2022, AdB e le OO.SS./RSU hanno concordato la sospensione anticipata della CIGS al 31 maggio 2022.

Il 6 giugno sono stati rinnovati gli accordi sulla Monogenitorialità e sulla Banca Ore Solidale e il 28 giugno è stato siglato un accordo di secondo livello con le Organizzazioni Sindacali e le RSU per l'introduzione dello Smart Working Post-Emergenziale, anche a valle del Protocollo Nazionale sul Lavoro in Modalità Agile, siglato il 7 dicembre 2021 dal Ministro del Lavoro e delle politiche sociali e le Parti Sociali.

Inoltre stanno continuando gli incontri con OO.SS, Handler, Enac ed Enti di stato sul tema delle aggressioni da parte dei passeggeri verso gli operatori aeroportuali, con l'individuazione delle relative azioni di mitigazione.

LA FORMAZIONE DEL PERSONALE

Nel confronto con il primo semestre dello scorso anno si evidenzia un aumento dei costi dedicati alla formazione grazie alla ripresa dei corsi in presenza e ad un piano di corsi finanziati.

Nel periodo si sono svolti tre percorsi finanziati rivolti alla formazione manageriale:

- “We Can Be Heros” per offrire a quadri e middle manager, persone che oltre alla responsabilità del ruolo gestiscono dei collaboratori, un percorso energizzante e motivante volto a focalizzare i partecipanti sulla loro crescita personale;
- “The Growth Toolkit” per offrire ai dipendenti più giovani un percorso di sviluppo personale volto a valorizzare il proprio potenziale;
- “VUCA World” con l'obiettivo di costruire un'identità all'interno del gruppo, sviluppare le competenze per prendere decisioni in contesti di grande incertezza, sviluppare la leadership personale.

Si è tenuto inoltre il corso di Front Line e Relazione con il Passeggero Disruptive, rivolto al personale di front line, per insegnare ad accogliere con gentilezza, ascoltare e capire, in un tempo limitato, le reali esigenze dell'utenza al fine di soddisfarne le richieste, anticipare atteggiamenti aggressivi e risolvere situazioni critiche. Infine in ambito Safety si segnala il Corso di Human Factor per le istruttrici del Training Center e i corsi di SMS base e di Compliance Monitoring avanzato per l'area di Safety Compliance e Management System.

Nel semestre è stato avviato anche il progetto sullo Smart Working finanziato dal Bando #Conciliamo, bando del Dipartimento per le politiche della famiglia della Presidenza del Consiglio dei Ministri che ha per obiettivo una serie di azioni per migliorare la qualità della vita dei dipendenti. Il progetto di formazione sullo Smart Working è finalizzato a rafforzare le competenze legate ad un nuovo modo di lavorare, non più emergenziale ma strutturale, sia esso a distanza o in ufficio, diffondere una cultura basata su un nuovo stile di leadership e condivisione e ad organizzare il lavoro per obiettivi.

Sempre in tema di sostenibilità è stato avviato un percorso in e-learning rivolto a tutti i dipendenti costituito da una serie di pillole formative che affrontano il tema della sostenibilità sociale: dagli stereotipi inconsci alla multi-generazionalità, dalla diversity e variety alla leadership inclusiva.

3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE

Fast Freight Marconi Spa

La partecipazione totalitaria in FFM è stata acquistata dalla Capogruppo nel 2009. L'attività principale della controllata è la gestione dell'handling merce e posta sull'aeroporto di Bologna. In particolare, FFM è *handling agent* per le attività di export e import cargo richieste dalle Compagnie Aeree sulla merce movimentata in aeroporto via aerea e via superficie e gestisce il Magazzino Doganale di Temporanea Custodia per le merci extra-UE in arrivo sullo scalo. La società ha poi nel corso degli anni sviluppato servizi accessori come quelli di booking, agente regolamentato e si è dotata di una struttura specialistica per l'espletamento delle pratiche doganali.

Al 30 giugno 2022 la società operava con 16 dipendenti e, in continuità con gli esercizi precedenti, ha affidato molte attività di staff alla controllante in forza di un contratto di *management & staffing* che interessa l'area contabile, amministrativa, legale, del personale e ICT.

FFM ha chiuso il semestre gennaio-giugno 2022 con una crescita del traffico servito del 12% (oltre 950 mila kg processati in più rispetto allo stesso periodo 2021) consolidando la ripresa post Covid ed i risultati economici riflettono questo trend.

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

Al 30 giugno 2022 FFM registra un incremento di tutte le principali voci di ricavo che evidenziano complessivamente una crescita del 30% rispetto al primo semestre 2021. Anche i costi operativi registrano un incremento, sebbene minore e pari all'11% dovuto principalmente al maggiore costo del personale per l'assenza di ricorso allo strumento della Cassa Integrazione che aveva consentito un risparmio importante nel semestre di confronto. Il Margine Operativo Lordo si attesta pertanto a 270 mila Euro contro i 62 mila Euro del primo semestre 2021; il risultato del periodo, infine, è positivo per 197 mila Euro contro 47 mila Euro del primo semestre 2021.

Tag Bologna Srl

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

La società ha affidato alcune attività di staff alla controllante in forza di un contratto di *management & staffing* riguardante l'area legale e del personale ed al 30 giugno 2022 operava con 16 dipendenti.

Il primo semestre 2022 è stato caratterizzato da una notevole ripresa del traffico di Aviazione Generale rispetto al semestre 2021; TAG ha visto un aumento del 39% in termini di movimenti aeromobili e del 60% in termini di passeggeri.

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

Grazie al buon andamento del traffico, al servizio di presidio H24 affidato dalla Capogruppo a far data dal 1° aprile 2021 ed al contributo di 234 mila Euro del Fondo di compensazione di cui alla Legge di Bilancio 2021, i ricavi evidenziano una crescita del 132% sul periodo di confronto e i costi operativi del 128% determinando un margine operativo lordo di 875 mila Euro contro 362 mila del primo semestre 2021 e un utile di periodo di 622 mila Euro contro un utile di 163 mila al 30 giugno 2021.

Relativamente ai rapporti intrattenuti nel corso del primo semestre 2022 con le società controllate e con parti correlate, si rimanda all'apposito paragrafo delle note esplicative ai prospetti contabili del presente documento.

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 LA SOSTENIBILITA'

Il Gruppo persegue con debita focalizzazione i propri obiettivi di sostenibilità, pur aggiornati al momento pandemico. Ciò, anche in adesione al nuovo Codice di Corporate Governance (ed. 2020), con l'attenzione dell'intero organo amministrativo che intende guidare la società perseguendone il successo sostenibile. Al riguardo va ricordata l'assegnazione al Comitato Controllo e Rischi - con funzioni anche di Comitato per operazioni con parti correlate - delle funzioni di Comitato per la Sostenibilità. Nell'esercizio delle proprie funzioni in materia di sostenibilità, il Comitato assicura al Consiglio di Amministrazione un adeguato supporto nei suoi obiettivi di perseguimento di successo sostenibile con l'analisi dei temi rilevanti per la generazione di valore nel lungo termine nell'ambito dei piani della Società e del Gruppo.

Il Gruppo, difatti, continua a porre particolare attenzione a tutte le principali tematiche di sostenibilità: dall'impatto sulla qualità dell'aria a quello acustico, a quello di risparmio energetico e utilizzo di fonti alternative nell'ambito della sostenibilità ambientale. Inoltre, particolarmente sfidanti ma ritenuti importanti nell'attuale contesto critico conseguente alla pandemia ed ai negativi riverberi nell'ambito del segmento di business di riferimento, risulta essere la salvaguardia dei posti di lavoro e, laddove possibile, la ripresa economica.

Nel corso del 2021 la Capogruppo ha costituito un Comitato Interno di Sostenibilità avente il compito di redigere il Piano di Sostenibilità sulle tre matrici Planet, People e Governance. Partendo da azioni e progetti già previsti nel piano investimenti, il Piano di Sostenibilità è stato sviluppato con numerose altre iniziative e approvato dal Consiglio di Amministrazione a dicembre 2021.

Il Piano di Sostenibilità include, fra le altre, specifiche opere di compensazione ambientale già previste dall'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto, sottoscritto nel 2015 con gli Enti territoriali ed aggiornato a gennaio 2020. Tali opere consistono nella realizzazione di una ampia fascia boscata a nord dell'aeroporto (inclusiva di un percorso ciclabile fruibile dalla collettività) di estensione pari a 40 ettari, in un progetto di conservazione naturalistica sul sito di interesse comunitario SIC IT4050018 "Golena San vitale" e nella progettazione e finanziamento di un percorso ciclabile di collegamento fra il polo aeroportuale e i centri abitati di Bologna e Lippo di Calderara di Reno. Nel primo semestre 2022 si segnala l'avvio della bonifica del sito di interesse comunitario SIC IT4050018 "Golena San vitale".

Aeroporto di Bologna aderisce al framework internazionale Airport Carbon Accreditation con l'obiettivo di azzerare le emissioni dirette dello scalo entro il 2050. In questo ambito, aeroporto ha avviato la progettazione di un grande impianto fotovoltaico a nord della pista per incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili per il proprio autoconsumo e da immettere in rete.

Nel primo semestre 2022 sono state realizzate anche iniziative nel campo della qualità dell'aria, in particolare sul biomonitoraggio tramite l'utilizzo di api con l'avvio di una collaborazione con l'Università di Bologna

Per quanto riguarda l'inquinamento acustico Adb ha avviato uno studio in collaborazione con ENAV per mappare i principali fattori di disturbo per i cittadini residenti nelle zone limitrofe al sedime, proseguendo il dialogo con anche le rappresentanze degli Enti ed Autorità preposte.

Nel 2021, infine, AdB si è aggiudicata, al 24mo posto su 760 progetti presentati, le risorse economiche stanziare dal Bando #Conciliamo, promosso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri per progetti di conciliazione vita-lavoro, welfare e mobilità sostenibile, la cui implementazione è stata avviata nel primo semestre 2022. In ambito People (sostenibilità sociale) i fondi sono stati impiegati per cofinanziare la piattaforma welfare, abbonamenti integrati al trasporto intermodale territoriale per i dipendenti, attività formative e dotazioni legate allo Smart Working e altri progetti di conciliazione vita-lavoro.

In ambito Governance (sostenibilità economica), AdB è attiva, anche tramite la partecipazione a panel e gruppi di lavoro a livello locale ed europeo, sulle tematiche legate alla tassonomia europea, con l'obiettivo di favorire una transizione verso una crescita economica priva di impatti negativi sull'ambiente e, in particolare, sul clima.

4.2 LA QUALITA'

Nel primo trimestre 2022 è stata rilevata una buona soddisfazione complessiva degli utenti in relazione alla qualità del servizio, in linea con le performance pre-pandemia, nonostante la ripresa del traffico abbia determinato alcune situazioni di sofferenza con influenza sulla percezione del passeggero in relazione ai tempi di attesa e al comfort, in particolare dell'area airside.

I risultati del secondo trimestre 2022 confermano i risultati del primo trimestre. Dal mese di giugno, tuttavia, si sono acuitizzate alcune situazioni di sofferenza legate all'aumento del traffico, che risulta concentrato in alcune fasce di picco, in particolare in relazione ai tempi di attesa e al comfort. Alle specificità dello scalo si è aggiunta una condizione generalizzata a livello di settore, in difficoltà per effetto della rapida crescita del traffico che ha portato a problemi di organizzazione in molti aeroporti europei.

Si confermano come punti di forza dell'aeroporto la cortesia e professionalità dello staff e il complesso delle informazioni operative ai passeggeri.

INDICATORI	Gen-Giu 2022
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilettes	96,2
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni	76,2
Percezione complessiva su efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico	99,3
Percezione su chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica interna	99,4
Tempo di attesa al check-in	20'14''
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	9'50''
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in partenza prenotati	9'59''
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in arrivo prenotati	6'37''
Tempi di riconsegna del primo bagaglio	24'59''
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio	31'59''
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	7'18''

(*) periodo di confronto non disponibile per limitazione operatività causa Covid-19

5 IL QUADRO NORMATIVO

5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023

L'anno 2022 rappresenta per la Capogruppo il terzo anno del periodo regolatorio 2020-2023.

Il Contratto di Programma del periodo 2020-2023 non è peraltro stato formalizzato per iscritto – comunque dandosi in buona fede applicazione agli impegni correlati, necessariamente con interpretazione coerente all'insorgenza dell'evento pandemico fortemente impattante, in termini negativi, sul gestore e concessionario aeroportuale; si dà altresì atto che anche Enac, dal canto suo ha, in relazione al medesimo Contratto di Programma, ugualmente dato piena attuazione svolgendo i monitoraggi di competenza.

Si è quindi a partire dall'anno 2021, a cura della Capogruppo e con interlocuzioni serrate ai diversi livelli di ENAC, a fronte di una oltremodo significativa discontinuità con i presupposti di cui agli impegni del periodo 2020-2023, avviata istruttoria per la messa a punto e la successiva formalizzazione di un Contratto di Programma per il periodo 2023-2026, formalmente con impiego del nuovo Schema tipo di CdP approvato da ENAC, altresì acquisiti i pareri dei Ministeri competenti, e sostanzialmente in linea con gli aggiornati piani (investimenti, economico-finanziari, di qualità e ambiente) di AdB s.p.a..

Con recente provvedimento n. 0100428/P dell'11 agosto 2022 l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) ha indi espresso parere favorevole sulla documentazione presentata da AdB S.p.A. e consistente nell'aggiornamento, per il periodo quadriennale 2023-2026, valutato il contesto post pandemico, di: Piano Investimenti, Piano della qualità e della tutela ambientale, Previsioni di traffico e Piano economico-finanziario correlato ai predetti piani e documenti.

AdB S.p.A. risulta quindi legittimata all'avvio delle consultazioni con l'Utenza aeroportuale in relazione, tra l'altro, alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali e dei livelli di servizio (SLA) per il periodo 2023-2026. Tale attività verrà svolta, come previsto dalla vigente regolazione nazionale, con il costante confronto istituzionale e sotto la vigilanza dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, dandosi applicazione al vigente Modello ART di riferimento per le dimensioni e caratteristiche dello scalo bolognese.

Sul fronte regolatorio si dà atto che in data 23 marzo 2022 l'Autorità di Regolazione e dei Trasporti con la delibera n. 42/2022 ha dato avvio ad un ennesimo procedimento di revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla delibera n. 136/2020, come integrati dalla delibera n. 68/2021. In data 27 luglio 2022 si è svolta la sessione di pubblica consultazione con gli stakeholders dei Modelli, acquisendo ART deduzioni ed osservazioni in merito ai Modelli pubblicati ed ancora non definitivi.

Attualmente è indicata la data del 30 settembre 2022 come termine per la conclusione del procedimento.

5.2 MISURE A SOSTEGNO DEL SETTORE AEROPORTUALE: FONDO DI COMPENSAZIONE DANNI COVID-19

La cd. Legge di Bilancio 2021 ha previsto l'istituzione presso il MIT di un fondo con una dotazione di 500 milioni di Euro (di cui 450 milioni di Euro destinati alle società di gestione aeroportuale e i restanti 50 milioni di Euro agli handlers) per la compensazione dei danni subiti a causa del Covid-19 dalle imprese del settore. Tale fondo è stato successivamente incrementato dal Decreto-legge n. 73/2021 di 300 milioni di Euro con conseguente dotazione finale del fondo per i gestori aeroportuali di 735 milioni di Euro e di 65 milioni di Euro per gli handlers. In data 26 luglio 2021 la Commissione europea ha approvato, ai sensi dell'art. 107(2)(b) del TFUE, il regime di aiuti italiano e sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 307 del 28 dicembre 2021 è stato pubblicato il Decreto del 25 novembre 2021 del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, recante le modalità attuative per la compensazione dei danni subiti a causa dell'emergenza da Covid-19 dai gestori aeroportuali e dai prestatori dei servizi aeroportuali di assistenza a terra.

AdB e TAG hanno presentato la domanda di accesso al fondo corredate dalla relazione redatta da un esperto indipendente che ha certificato la perdita complessiva subita dal Gruppo nel periodo 1° marzo-30 giugno 2020. Le domande sono state presentate entro le tempistiche e con le modalità indicate nel decreto mentre per FFM è stato valutato di non procedere in quanto dall'istruttoria preliminare è emerso che i potenziali benefici non avrebbero superato i costi.

In data 7 marzo 2022 ENAC ha comunicato l'erogazione di trecento milioni di Euro alle società di gestione aeroportuale, come anticipo del 50% rispetto alle richieste di ristoro avanzate. L'ENAC, in attesa della definizione delle attività istruttorie, al fine di consentire alle società di gestione aeroportuale di fronteggiare le difficoltà finanziarie in cui sono venute a trovarsi, ha deciso, una volta verificato il non superamento della disponibilità complessiva del fondo, di accordare un'anticipazione nella misura del 50% della richiesta di ristoro del danno da ciascuna società formulata. Nel mese di marzo la Capogruppo ha ricevuto il pagamento di 10,45 milioni di Euro quale anticipo del 50% dell'importo richiesto e la controllata Tag di 144 mila Euro.

La Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo e i Servizi Satellitari del MIMS, con decreto del Direttore Generale del 5 maggio 2022, notificato alla Capogruppo in data 10 maggio 2022, ha integralmente accolto l'istanza di accesso al fondo presentata da quest'ultima per 20.903.059,00 Euro quale compensazione dei danni subiti a causa della pandemia da COVID-19 per il periodo dal 1° marzo 2020 al 30 giugno 2020. Con decreto del Direttore Generale del 9 maggio 2022, notificato alla controllata Tag in data 10 maggio 2022, la perdita subita da quest'ultima nel medesimo periodo è stata riconosciuta per l'importo indicato nell'istanza (244.376,00 Euro) ma per indisponibilità finanziaria del fondo destinato ai prestatori dei servizi di assistenza a terra, il provvedimento ha riconosciuto a Tag l'importo di 233.850,69 Euro poi successivamente aumentato a 234.368,25 Euro. Nel mese di maggio Adb e Tag hanno incassato il saldo del contributo in esame eccetto 517,56 Euro di integrazione del contributo Tag incassato nel mese di luglio.

5.3 FONDO ANTINCENDI

L'art. 1, comma 1328, della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007) ha istituito il versamento a carico delle società di gestione aeroportuale italiane di somme, da calcolarsi proporzionalmente al proprio traffico aereo, con la finalità di abbattere i costi a carico dello Stato relativi all'erogazione del servizio antincendi aeroportuale (istituzione del c.d. Fondo Antincendi). Tale finalità è stata modificata dall'articolo 4, comma 3-bis, del Decreto Legge n. 185/2008, entrato in vigore in data 29.01.09, che ha spezzato il rapporto commutativo tra soggetti obbligati alla prestazione pecuniaria del c.d. Fondo Antincendi ed il beneficio derivante dalle attività finanziate, destinando il Fondo a scopi differenti da quelli primigeni legati al servizio antincendi aeroportuale.

A seguito dell'entrata in vigore, in data 1° gennaio 2016, dell'art.1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015 n. 208, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di Stabilità 2016)», il Legislatore ha, mediante decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, convertito, con modificazioni dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, introdotto la qualifica di "corrispettivi", con riferimento alle contribuzioni destinate al Fondo Antincendi. Quest'ultima previsione è stata oggetto di un giudizio di legittimità costituzionale, a seguito del rinvio operato dalle SS.UU. della Corte di Cassazione, mediante ordinanza motivata del 28 dicembre 2016. A partire dal 26 luglio 2018, ai sensi dell'art. 30 della legge n. 87 del 1953, la contestata norma dell'art. 1, comma 478 (L.208/2015), dichiarata illegittima, con la sentenza della Corte Costituzionale n. 167/2018, non può più avere applicazione.

Nel quadro giuridico di riferimento, deve, inoltre, menzionarsi l'importante sentenza delle Cassazione a Sezioni Unite del primo febbraio 2019, n. 3162, che delinea una definitiva cornice di diritto entro la quale collocare e valutare la complessa fattispecie del Fondo Antincendi, in quanto è stata definitivamente accertata e dichiarata:

- la natura di tributo del contributo da versarsi;
- la giurisdizione competente tributaria.

Detta pronuncia della Cassazione richiama, inoltre, con una particolare rilevanza dal punto di vista dell'affermazione di un principio giuridico generale, il dispositivo della sentenza, passata in giudicato, della Commissione Tributaria Provinciale di Roma n. 10137/51/14, la quale ha accertato "la non debenza del tributo a decorrere dal 2009, a causa del venir meno dell'originario scopo legislativo ad opera dell'art. 4, comma 3 - bis, del D.L. n. 185 del 2008".

Nel corso del 2019 è stata, infine, emanata la sentenza della Commissione Tributaria Regionale Lazio n. 7164/2019 la quale, riprendendo tutti gli accertamenti di fatto e di diritto già compiuti dai diversi giudici aditi (Corte Costituzionale, Corte di Cassazione, CTP, ecc.) viene a delineare un compiuto quadro giuridico ed a definire la giurisprudenza tributaria in materia di trattamento del Fondo Antincendi.

Tale pronuncia risulta attualmente impugnata in Cassazione dalle Amministrazioni e dall'Avvocatura di Stato e si è in attesa dell'emissione della finale pronuncia.

Per quanto di diretto interesse della Capogruppo si segnala che in data 8 febbraio 2022, AdB ha ottenuto dopo lunghi anni di contenzioso in sede civile, una sentenza del Tribunale Civile di Roma, la n. 2012 del 2022, che acclara la giurisdizione del Giudice tributario, innanzi al quale verrà a breve riassunta l'intera controversia.

Si rimanda per ulteriori approfondimenti al capitolo Contenziosi.

5.4 PRIVACY COMPLIANCE

La Capogruppo ha varato, il 25 maggio 2018, un apposito modello volto ad assicurare l'adeguata *compliance* aziendale al Regolamento Europeo n. 679/2016 c.d. GDPR (*General Data Protection Regulation*) ed il necessario adeguamento di organizzazione, processi, atti e procedure. Il modello viene attuato e sviluppato seguendo i principi enunciati, nel medesimo GDPR di *privacy by design* e *privacy by default*, per il tramite di un apposito organismo aziendale interfuzionale (Comitato Data Protection) costituito da specialisti interni. La Società procede all'aggiornamento periodico del proprio Registro dei trattamenti e dell'analisi del rischio al fine dell'adozione di adeguate misure di sicurezza. Sono condotti audit periodici per verificare la corretta *compliance* alla normativa di riferimento da parte del team del DPO. La Società ha rinnovato l'incarico al Data Protection Officer (DPO) nominato, sino al 2023.

Ampia attività, in logica di *privacy by design*, è stata svolta dalla Società nell'ambito delle misure di sicurezza aziendali varate per contenere l'epidemia ed ostacolare l'eventuale propagarsi del virus COVID-19 sul luogo di lavoro e nell'ambito della comunità aeroportuale (i.e. termoscanner Terminal passeggeri, misurazione temperatura, SWE, misure organizzative e distribuzione dei dispositivi di sicurezza in dotazione al personale, nonché test molecolari e rapidi per lo screening di passeggeri e personale aeroportuale).

5.5 CONTINUITA' DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA

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

La Capogruppo si è tempestivamente insinuata nell'ambito della procedura di amministrazione straordinaria per il credito maturato sino al 2 maggio 2017 pari a 0,78 milioni di Euro, dei quali 0,66 milioni richiesti in via privilegiata ai sensi dell'art. 1023 n. 1 codice della navigazione e 0,12 milioni in chirografo. All'udienza per la verifica dello stato passivo fissata per il giorno 6 febbraio 2018, sono stati esaminati solo parte dei crediti del personale dipendente. Per l'esame dei crediti diversi, dopo diversi rinvii, era stata fissata l'udienza per il giorno 20 febbraio 2019, ma in tale data è giunta l'ennesima proroga a data da destinarsi.

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

Successivamente a seguito di CTU richiesta dalla procedura, l'importo assistito da privilegio è stato ridotto a 51 mila Euro in quanto i crediti maturati su aeromobili che Alitalia utilizzava in forza di contratti di leasing per 0,6 milioni di Euro sono stati ritenuti ammissibili solo in chirografo. AdB si è opposta a tale proposta richiedendo il riconoscimento integrale del privilegio.

Al 30 giugno 2022 il credito commerciale verso Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. risulta interamente svalutato.

In relazione alla situazione debitoria maturata da Alitalia SAI in a.s., quindi dal 2 maggio 2017 al 30 giugno 2022, AdB ha inoltrato richieste e solleciti di pagamento nel corso del 2021, altresì costantemente informando Enac della situazione di ennesimo rischio e pregiudizio per il gestore ed altresì, infine, diffidando formalmente l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile con richiesta di adottare misure atte ad inibire le operazioni aeroportuali del vettore medesimo. Ulteriormente – non avendo ricevuto riscontro alcuno da Enac, pur a seguito delle plurime comunicazioni pec formalizzate – è stata predisposta ed inviata la necessaria documentazione al fine di formalizzare specifica istanza ex art. 802 del codice della navigazione alla locale Direzione Aeroportuale Bologna-Rimini al fine di ottenere il provvedimento di divieto di decollo dei velivoli della flotta AZ. La Direzione Aeroportuale non ha concesso detto provvedimento, ritenendo ostativa la condizione di amministrazione straordinaria del vettore. Nel frattempo Alitalia ha cessato l'attività volativa il 14 ottobre 2021 mantenendo sullo scalo di Bologna solo l'attività manutentiva.

Rispetto alle posizioni di debito al 30 giugno 2022 Alitalia SAI in a.s. ha un'esposizione pari a circa 1 milione di Euro dei quali 0,4 milioni costituiti da crediti non commerciali, prevalentemente a titolo di addizionale comunale ai diritti di imbarco.

Tenuto conto che la Commissione Europea ha ritenuto illegittima la misura inerente il prestito di 900 milioni di Euro erogato nel 2017 dallo Stato Italiano ad Alitalia ai sensi della normativa sugli aiuti di stato e che risulta ancora in corso la valutazione dell'ulteriore misura di 400 milioni di Euro prestati nel 2019, anche il credito commerciale verso il vettore maturato dal 2 maggio 2017 al 30 giugno 2022, pari a circa 0,6 milioni di Euro, è stato interamente svalutato.

Con Decreto del 9 ottobre 2020 è stata costituita la società Italia Trasporto Aereo SpA con capitale sociale iniziale pari a venti milioni di Euro, interamente versati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. ITA la nuova compagnia aerea di bandiera, ha iniziato le attività sullo scalo il 15 ottobre 2021 ed ha poi interrotto le operazioni in data 21 novembre 2021, sino al 27 marzo 2022, quando ha ripreso l'operatività del collegamento giornaliero per Roma (ad eccezione del mese di maggio).

5.6 RETROCESSIONE AVL (AIUTI VISIVI LUMINOSI), BENI E AREE ENAV

In data 30 novembre 2020 è stato pubblicato il decreto sottoscritto in data 3 aprile 2020 dal Ministero dell'Economia e delle Finanze concernente la "Retrocessione al demanio dello Stato dei beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV e successiva riassegnazione ad ENAC, ai sensi del combinato disposto degli articoli 692 e 693 del Codice della navigazione, per il successivo affidamento in concessione al gestore aeroportuale" (GU Serie Generale n. 297 del 30-11-2020).

Il decreto, in particolare, prevede che:

- gli AVL siano presi in consegna dai gestori aeroportuali entro 18 mesi dalla pubblicazione del decreto in Gazzetta Ufficiale, provvedendo a proprie cure e spese alla loro gestione, manutenzione e alimentazione elettrica, con recupero dei relativi costi nelle tariffe aeroportuali.
- I beni e aree e le sole aree siano presi in consegna dai gestori aeroportuali entro 60 giorni dalla pubblicazione del decreto in Gazzetta Ufficiale, provvedendo a proprie cure e spese alla loro gestione, manutenzione e alimentazione elettrica, con recupero dei relativi costi nelle tariffe aeroportuali.

Con specifico riferimento al profilo tariffario dei beni e delle aree che costituiscono AVL, l'atto stabilisce (art. 2) "[...] Fino alla presa in carico da parte dei suddetti gestori aeroportuali, e comunque fino allo scadere del citato termine, ENAV detiene i sistemi AVL al fine di garantirne la gestione e la manutenzione ed è autorizzata a riversare i relativi costi nella propria tariffa di terminale. 2. A partire dalla data di pubblicazione del presente decreto, ENAV è autorizzata a riversare nella tariffa di terminale il valore contabile non ancora ammortizzato dei beni oggetto del presente decreto, secondo un meccanismo di gradualità condiviso con ENAC."

Il provvedimento di retrocessione risulta essere stato adottato all'esito di un lungo iter istruttorio, che ha visto il coinvolgimento di MIT, ENAC ed ENAV, senza alcuna partecipazione dei gestori aeroportuali.

Sulla scorta degli elementi sopra evidenziati AdB, così come altri gestori aeroportuali italiani, ha presentato un ricorso amministrativo per impugnare il suddetto decreto, evidenziandone i motivi di illegittimità per varie ragioni, tra le quali la violazione del diritto di contraddittorio e richiedendo che venisse avviata una corretta istruttoria circa lo stato di consistenza degli impianti e dei beni retrocessi. Apposita interlocuzione è stata, in parallelo, avviata con ENAC con l'ausilio altresì di Assaeroporti. Risultano, attualmente, incaricate della questione le articolazioni periferiche locali, ossia le Direzioni aeroportuali ENAC.

In specie si dà atto dell'esperimento, col supporto e la vigilanza della locale Direzione aeroportuale ENAC, di attività in contraddittorio per verifica e sopralluogo, alla presenza di rappresentanti ENAV e AdB, di taluni beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV e diversi dagli AVL, in esito a tali attività indi procedendosi ad una legittima finalizzazione della presa in consegna. Ciò con introduzione negli atti formali di opportune cautele visto il pessimo stato e condizione della più parte dei beni dei quali si prevede, la successiva demolizione, in linea con le previsioni di Masterplan e, comunque, senza acquiescenza rispetto alla materia dedotta nel contenzioso succitato per cui si proseguirà nella diligente argomentazione delle posizioni a tutela della piena legittimità dell'iter e della posizione di AdB, viste le peculiarità delle infrastrutture ENAV presso lo scalo; ciò altresì nell'interesse alla sicurezza delle operazioni aeroportuali senza soluzione di continuità.

E' stata formalizzata nel febbraio 2022, da parte degli aeroporti italiani, un'apposita istanza ad ENAC nell'ambito della quale viene evidenziato lo stato di obsolescenza della maggior parte di tali cespiti, la carenza di manutenzione specifica e stigmatizzato il problema futuro di una gestione necessariamente condivisa – Aeroporti/ENAV – degli impianti AVL, nonché le potenziali ricadute negative tariffarie per utenza e gestori, in ragione della permanenza delle tariffe richieste da ENAV che andrebbero a sommarsi, indebitamente, ai diritti aeroportuali di relativa spettanza dei gestori.

La posizione è monitorata a livello sia operativo-tecnico che giuridico, con l'obiettivo di adempimento alle disposizioni vigenti, pur con la necessaria adeguata tutela dei diritti del gestore aeroportuale.

6 IL CONTENZIOSO

Nel presente paragrafo vengono citati i principali – fondamentalmente in termini economici – contenziosi e/o quelli che hanno avuto i più rilevanti sviluppi giudiziari e/o extragiudiziali, senza dunque pretesa di esaustività rispetto a tutte le posizioni per le quali sono state appostate specifiche somme nell'ambito del fondo rischi contenziosi.

6.1 Ricorso tributario avverso l'Agenzia del Territorio e delle Entrate

In data 28 novembre 2018, il Comune di Bologna ha dapprima notificato alla Capogruppo un primo invito a riconsiderare il classamento catastale di alcuni immobili (procedura ex L.311/2004) insistenti sul sedime aeroportuale, sulla scorta di un asserito orientamento giurisprudenziale che ne avrebbe determinato una diversa qualifica. Tale invito è stato poi reiterato, con modifiche anche del relativo perimetro di accertamento, in data 10 febbraio 2020. Tali inviti hanno comportato, in taluni casi, l'imposizione *ex novo* e retroattiva dell'imposta IMU.

La Capogruppo nelle opportune sedi ha sempre contestato in via stragiudiziale nell'ambito del procedimento amministrativo istruito l'asserita richiesta di accatastamento con modalità ed effetti differenti (da categoria "E" a categoria "D") da quelle adottate sin dal 2007. A tal fine nel luglio 2021 è stata presentata un'istanza in autotutela rivolta ad Agenzia del Territorio/Entrate e Comune di Bologna, con la quale si contestava il fondamento applicativo della richiesta, evidenziandosi come l'accatastamento dei beni in oggetto in categoria "E" fosse avvenuto *ab origine*, nel 2007, in coordinamento e secondo le direttive e l'interpretazione autentica della normativa di riferimento da parte della medesima Agenzia del Territorio locale. Tale primo accatastamento era stato eseguito, difatti, di concerto con l'Ente competente ed in conformità alle disposizioni della Legge 262/2006 e delle circolari 4/T 2006 e 4/T 2007 ancora attuali ed applicabili.

Nel corso del secondo semestre 2021 e nel primo quadrimestre del corrente 2022 si è, quindi, addivenuti all'avvio della fase conclusiva di tale procedimento, nonché a quella definitiva culminatasi con atto del 28.3.2022, mediante atto di adesione all'invito del Comune di Bologna in ambito IMU. Ciò avuto riguardo al provvedimento di attribuzione catastale d'ufficio, ex L.311/04, dei predetti beni, come da comunicazione del 13 dicembre 2021 ad opera dell'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Bologna - Ufficio Provinciale – Territorio Area Servizi Catastali e Cartografici.

La decisione di presentare la proposta di adesione ai fini IMU come deliberato a livello di Gruppo, si è fondata sull'opportunità di poter definire l'intero arco temporale interessato, ma limitatamente ad alcuni beni, senza coltivare un defatigante contenzioso nell'interesse aziendale e senza applicazione delle sanzioni - come invece inizialmente richieste dal Comune di Bologna -, alla luce di quanto stabilito dalla Legge 212/2000 (Statuto del Contribuente), stante il legittimo affidamento delle Società del Gruppo. La proposta di adesione volontaria non ha costituito acquiescenza, ma è stata motivata, come anticipato, dall'esigenza di definire il periodo impositivo 2015-2020, senza dover impugnare i singoli atti di accertamento annuali, evitando così il contenzioso fiscale la cui prosecuzione sarebbe stata, in qualunque caso, eccessivamente onerosa ed antieconomica.

La posizione si è definitivamente perfezionata con la sottoscrizione dell'atto di adesione e con il versamento da parte di AdB e TAG di complessivi Euro 151.749 a titolo di imposta IMU, con richiesta di esclusione delle sanzioni amministrative.

Parallelamente sul versante catastale si è impugnato il provvedimento di attribuzione catastale dell'Agenzia del Territorio del 13 dicembre 2021 con specifico ricorso introduttivo notificato all'Agenzia delle Entrate in data 9 febbraio 2022; successivamente, nei termini di legge, è stato depositato presso la Commissione Tributaria Provinciale di Bologna al fine di radicare il relativo contenzioso. In data 3 giugno 2022 l'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Bologna ("Agenzia" o anche solo "Ufficio") ha depositato le Controdeduzioni al Ricorso di parte. Anche alla luce della sentenza della Commissione Tributaria Regionale della Puglia n. 447/2017 (passata in giudicato), sono state depositate da parte dei difensori della Capogruppo, delle prime memorie di replica alla Controdeduzioni dell'Ufficio, al fine di ulteriormente illustrare e rimarcare quanto già argomentato nel ricorso introduttivo.

Il Gruppo, nelle more dell'esito del contenzioso catastale definito, provvederà a corrispondere le imposte IMU di competenza per poi fare valere, in caso di esito positivo e con sentenza passata in giudicato, nei termini di legge, le eventuali richieste di rimborso di quanto versato.

6.2 Fondo Antincendi

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

Nelle more del procedimento civile, il quale si è protratto per innumerevoli anni con una serie di avvicendamenti di differenti giudici incaricati e rinvii, si è affermata una consolidata giurisprudenza (*ex pluris* CTP Roma n. 10137/51/2014 – passata in giudicato - e CTP Roma n. 2517/2019) suggellata dalla pronuncia della Cassazione a Sezioni Unite del primo febbraio 2019, n. 3162 e, da ultimo, dalla Commissione Tributaria Regionale Lazio n. 7164/2019, che ha affermato: i) la natura di tributo di scopo della contribuzione al Fondo Antincendi, ii) la conseguente competenza del giudice tributario, iii) la non doverosità di tale tributo a decorrere dal 2009, a causa del venir meno dell'originario scopo legislativo, nelle more di una disposizione giuridica legittima.

In costanza della suddetta causa civile, promossa dalla Società, innanzi il Tribunale di Roma, le Amministrazioni hanno, tuttavia, notificato, in data 16 gennaio 2015, un decreto ingiuntivo relativo alle presunte quote di contribuzione al Fondo Antincendi per gli anni 2007, 2008, 2009 e 2010. Il decreto in parola, affetto da evidenti errori materiali e formali, è stato prontamente opposto, richiedendo l'annullamento del medesimo o, in via subordinata, di dichiarare la continenza e di ordinare la riassunzione della causa innanzi al Tribunale di Roma. In data 20 dicembre 2017, il Tribunale di Bologna emetteva un'ordinanza di incompetenza, dichiarando la Commissione tributaria quale giudice competente, con cui annullava il Decreto Ingiuntivo n. 20278/14. Inaspettatamente ed incomprensibilmente, in data 24 maggio 2018, l'Avvocatura distrettuale dello Stato ha notificato apposito atto di appello avverso l'ordinanza del Tribunale di Bologna del 20 dicembre 2017.

La Società si è quindi costituita nel giudizio (RG n. 2020/18), facendo valere tutte le proprie difese ed invocando, in via preliminare, la palese incompetenza della Corte di Bologna. L'appello proposto è stato definitivamente rigettato, in quanto dichiarato inammissibile dalla Corte di Appello di Bologna con l'ordinanza n. 1718/19. Detta ordinanza è passata in giudicato in data 28 ottobre 2019, ponendo definitivamente fine al contenzioso promosso dalle Amministrazioni, le quali sono, altresì, state condannate a rifondere integralmente AdB delle spese giudiziali sostenute.

Successivamente, nel mese di ottobre 2020, si era svolta, innanzi il Tribunale Civile di Roma, la fase di precisazione delle conclusioni. In data 27 dicembre 2021 era stata depositata una motivata istanza di prelievo da ultimo, in data 2 febbraio 2022, si era formulata anche un'apposita richiesta al Presidente di sezione del Tribunale di Roma che aveva prontamente assicurato, in data 4 febbraio 2022, una celere definizione della controversia. Finalmente, in data 8 febbraio 2022, il Tribunale di Roma ha emesso la sentenza n. 2012/2022, acclarando giurisdizione del giudice tributario. La Società, al fine di ottenere, un diretto riconoscimento dei principi statuiti in maniera univoca dalla Corte di Cassazione e dalla CTP Roma, procederà a riassumere innanzi il giudice tributario i giudizi pendenti innanzi il Tribunale di Roma (RG n. 22375/12).

Parallelamente prosegue l'attività di promozione di confronto e interlocuzione con le Amministrazioni onde promuovere la possibilità di un accordo transattivo, con copertura legislativa.

6.3 Revocatoria Alitalia

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

La Società, si è costituita in giudizio, contestando fermamente il fondamento giuridico e stigmatizzando la tempistica di una tale azione ed adotterà le appropriate misure di difesa giudiziale, onde efficacemente opporsi all'azione. La prima udienza, del relativo procedimento, si è regolarmente tenuta il 24 febbraio 2021 ed all'esito della stessa il giudizio è stato rinviato all'udienza dell'11 novembre 2021. In tale udienza, sono state ammesse diverse prove testimoniali, alcune delle quali sono state già escusse, mentre per l'audizione di alcuni testi il Giudice ha rinviato all'udienza del 23 novembre 2022.

I legali cui è affidato il mandato ritengono possibile, ma non probabile la soccombenza, alla luce degli elementi e documenti già giudizialmente prodotti.

6.4 Azione avanti l'AGA proposto in relazione al Decreto 3 aprile 2020 in materia di beni Enav, tra cui gli impianti "AVL"

La Capogruppo ha provveduto a notificare in data 27 gennaio 2021 un ricorso al TAR Emilia-Romagna per l'annullamento del Decreto 3 aprile 2020, adottato dal Direttore Generale del Dipartimento delle Finanze del Ministero dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato in G.U.R.I. – Serie Generale n. 297 del 30 novembre 2020 e avente ad oggetto: "Retrocessione al demanio dello Stato dei beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV e successiva riassegnazione ad ENAC, ai sensi del combinato disposto degli articoli 692 e 693 del Codice della Navigazione, per il successivo affidamento in concessione al gestore aeroportuale"; nonché della nota ENAC prot. n. 114427 del 7 ottobre 2019 e di ogni atto presupposto, consequenziale e/o connesso al sopra richiamato decreto interministeriale. Il ricorso è stato iscritto a ruolo ed ha assunto n. RG. 98/2021.

Nelle more del contenzioso amministrativo, le Società di gestione, di concerto con ENAC, ed in contraddittorio con ENAV, hanno condotto una ricognizione dei beni e degli impianti aeroportuali oggetto di retrocessione. E' stata formalizzata nel febbraio 2022, da parte degli aeroporti italiani, un'apposita istanza ad ENAC nell'ambito della quale viene evidenziato lo stato di obsolescenza della maggior parte di tali cespiti, la carenza di manutenzione specifica e stigmatizzato il problema futuro di una gestione necessariamente condivisa – Aeroporti/ENAV – degli impianti AVL, nonché le potenziali ricadute negative tariffarie per utenza e gestori, in ragione della permanenza delle tariffe richieste da ENAV che andrebbero a sommarsi, indebitamente, ai diritti aeroportuali di relativa spettanza dei gestori.

ENAC con una nota del 27 novembre 2021 indirizzata a ENAV e per conoscenza agli scali italiani coinvolti, ha attestato il quasi completamento della c.d. Fase 1, richiedendo per l'avvio della c.d. Fase 2, di attuazione del provvedimento di retrocessione, *i)* la trasmissione da parte di ENAV della documentazione tecnica necessaria per la definizione dello stato di efficienza degli impianti AVL da transitare, *ii)* la valutazione delle possibilità dell'integrale transito delle cabine elettriche di alimentazione di suddetti impianti. A quanto è dato conoscere, ENAV, solo a fine marzo 2022 ha iniziato a dare alcuni riscontri in merito alle richieste formulate da ENAC e propedeutiche alla menzionata Fase 2. Il rischio connesso a questo contenzioso è essenzialmente riconducibile alla presa in carico di impianti che non siano perfettamente funzionali ed in buono stato manutentivo ed, inoltre, all'effettiva capacità del sistema tariffario di remunerare a pieno i maggiori costi e investimenti connessi ai medesimi impianti AVL.

6.5 Impugnativa dei nuovi Modelli Regolatori ART (edizione 2020)

In data 15 ottobre 2020 la Capogruppo ha notificato all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, al MIT ed al MEF, il ricorso presentato al TAR Piemonte per richiedere l'annullamento della delibera n. 163 del 16 luglio 2020, con cui sono stati varati i nuovi Modelli di regolazione tariffaria applicabili agli aeroporti nazionali. I nuovi modelli sono affetti, a parere della Capogruppo e di altre società di gestione aeroportuale, da vari vizi di illegittimità oltre che di manifesta ingiustizia, trovandosi, peraltro, ad essere stati varati senza tenere in minima considerazione, né prevedendo alcuna misura correttiva, gli effetti e le gravissime ripercussioni che la pandemia mondiale da virus COVID-19 ha ingenerato e continua a provocare sul comparto aereo. Il ricorso è stato in seguito ritualmente depositato ed il relativo procedimento iscritto al Tribunale Amministrativo Regionale del Piemonte con R.G. 783/2020. ART ha emanato in materia la Delibera n. 68/2021 del 20 maggio 2021 con cui l'Autorità ha, inter alia, (i) differito l'entrata in vigore dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla delibera n.136/2020, dal 1° luglio 2021 al 1° gennaio 2023; (ii) dato l'alternativa ai gestori aeroportuali che attivano la procedura di consultazione per la revisione dei diritti nel corso del biennio 2021-2022 di: a) avviare la relativa procedura ai sensi di quanto previsto dai Modelli di cui alla delibera n. 92/2017, o b) previa motivata istanza all'Autorità, proporre la proroga delle tariffe in vigore al momento dell'istanza anche a valere sull'annualità successiva. Al fine di non rappresentare acquiescenza in relazione a quanto contestato anche con la proposizione del ricorso avverso la Delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020 si è proceduto all'impugnazione nei termini altresì della Delibera n. 68/2021, con la presentazione di ricorso suppletivo per motivi aggiunti.

Si dà ulteriormente atto che, in pendenza del giudizio summenzionato, in data 23 marzo 2022, l'Autorità di Regolazione e dei Trasporti con la delibera n.42/2022 ha dato avvio al procedimento di revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla delibera n. 92/2017, come integrati dalla delibera n. 68/2021. In data 27 luglio 2022 si è svolta la sessione di pubblica consultazione con gli stakeholders dei Modelli, acquisendo ART deduzioni ed osservazioni in merito ai Modelli pubblicati ed ancora non definitivi. Il Piano 2022-2026, alla base dell'esercizio di *impairment test* effettuato al 31 dicembre 2021 e confermato quale evidenza appropriata a supporto della recuperabilità del capitale investito del Gruppo al 30 giugno 2022, è coerente con l'attuale comprensione dei modelli non definitivi sopra menzionati, che porteranno ragionevolmente ad una riduzione delle tariffe applicabili. Attualmente è indicata la data del 30 settembre 2022 come termine per la conclusione del procedimento.

6.6 Contenzioso doganale FFM

In data 20 aprile 2021 l'Ufficio delle Dogane di Bologna ha notificato alla controllata FFM l'avviso di rettifica di diversi accertamenti di dichiarazione doganale, a seguito di controlli successivi ad alcune operazioni di importazione effettuate nel 2020, per conto di importatori terzi, di dispositivi di protezione individuale nell'ambito dell'emergenza Covid-19 e destinati anche alle aziende sanitarie dell'Emilia-Romagna committenti. Non ritenendo le Dogane sussistenti, nelle fattispecie, i presupposti per franchigia di dazi all'importazione ed esenzione dall'imposta sul valore aggiunto all'importazione, i detti avvisi contenevano per FFM l'invito a corrispondere nel termine di 10 giorni i maggiori dazi e IVA, unitamente agli interessi di mora, per circa Euro 4,3 milioni. I predetti avvisi individuavano come soggetto obbligato al pagamento FFM (spedizioniere dichiarante in rappresentanza indiretta) e, in solido, gli importatori (persone giuridiche e fisiche).

FFM ritiene di avere sempre operato nella massima correttezza e legalità e, in particolare, nelle fasi più critiche della diffusione della pandemia, quale operatore del settore cargo, si è attivata e prodigata a seguito delle richieste e sollecitazioni e dei contatti degli Enti regionali e locali compiendo i massimi sforzi operativi e gestionali per fornire assistenza ai voli cargo straordinari che importavano nel nostro Paese i presidi sanitari fortemente ricercati dalle aziende ospedaliere e sanitarie del territorio. Le operazioni curate dalla controllata sono avvenute nel pieno rispetto delle procedure e delle normative, per quanto di responsabilità della medesima e respinge quindi fortemente le pretese dell'amministrazione doganale. Di conseguenza, FFM ha conferito mandato difensivo a legali specialisti in materia ed ha proposto impugnativa avverso i predetti avvisi nel termine di legge di 60 giorni dalla notifica, ciò al fine di proporre ogni consentita difesa, in considerazione dell'assoluta estraneità al contestato mancato rispetto, da parte dell'importatore e con azione successiva all'importazione ed in nessun modo verificabile da FFM all'atto delle operazioni a propria cura svolte, della destinazione dei beni e, quindi, delle condizioni tutte legittimanti la predetta esenzione. Sono state altresì proposte istanze di sospensiva nell'ambito delle impugnative proposte. In particolare, a seguito della presentazione dell'istanza ex art. 45 CDU all'Agenzia delle Dogane di Bologna per la sospensione dei verbali di accertamento notificati, FFM ha ottenuto un provvedimento sospensivo, subordinato all'emissione di una fideiussione bancaria od assicurativa ad idonea garanzia.

FFM ha dunque proceduto alla ricerca di un'adeguata garanzia, fino alla finalizzazione nel mese di ottobre 2021 con primario Istituto nazionale secondo le condizioni ed i termini prescritti dall'Agenzia delle Dogane. Tale garanzia ha previsto l'atto di co-obbligazione da parte della Capogruppo. Nel frattempo, è stato radicato anche il procedimento giudiziale tributario innanzi la Commissione Tributaria Provinciale di Bologna; all'esito dell'udienza del 13 ottobre 2021, l'istanza cautelare presentata da FFM è stata rigettata. Si tratta di circostanza che in ogni caso non influisce sulle valutazioni circa le probabilità di soccombenza nel giudizio di merito, che prosegue, restando la Società in attesa della fissazione della relativa udienza di trattazione.

A seguito della presentazione da parte della Società di ulteriore motivata istanza corredata da un'appendice alla polizza fideiussoria stipulata, invariato l'importo complessivo garantito, l'Agenzia delle Dogane di Bologna ha disposto la definitiva sospensione dell'esecutività dei provvedimenti.

Il 6 luglio 2022 si è, pertanto, svolta l'udienza di merito del procedimento radicato presso la CTP di Bologna. Con sentenze depositate in data 19 luglio, la CTP ha accolto solo parzialmente i ricorsi di FFM. In particolare il Collegio ha aderito alla tesi per la quale l'IVA sulle importazioni successive al 19 maggio 2021 non è dovuta, riducendo così l'ammontare delle somme richieste dall'agenzia delle entrate di 0,8 milioni di Euro, non accogliendo gli altri motivi di impugnazione.

FFM reitererà le proprie difese in grado d'appello, innanzi la CTR.

All'esito di una procedura di revisione, l'Ufficio delle Dogane, ha peraltro ri-notificato alla Società, precedentemente alla pubblicazione, in data 19 luglio 2022, della sentenza della suddetta CTP di Bologna, i verbali di accertamento oggetto dell'impugnazione con una parziale modifica degli importi. Tali verbali sono soggetti al disposto direttamente esecutivo della menzionata pronuncia della CTP per quanto rileva la rettifica dell'IVA erroneamente richiesta. FFM procederà, in tutti i casi, a reiterare le argomentazioni volte ad ottenere l'integrale annullamento degli avvisi di accertamento in tutte le sedi e gradi di riferimento.

La società, sulla scorta del parere dei legali incaricati, valutato il dossier documentale inerente alla posizione e la giurisprudenza in materia ed anche alla luce della sentenza di primo grado, conferma di ritenere possibile ma non probabile la soccombenza. Sarà nei termini di procedura, quindi, proposto appello avverso le sentenze del luglio 2022, ulteriormente sostenendo le ragioni ampie in diritto già proposte a tutela di FFM.

6.7 Revocatoria Ernest

In data 15 aprile 2022 il Curatore Fallimentare del vettore aereo Ernest ha inviato alla Capogruppo una richiesta di restituzione delle somme pagate nei sei mesi antecedenti il deposito della richiesta di concordato preventivo, pari a 299 mila Euro – di cui circa 80 mila Euro per addizionale comunale - ai sensi della normativa in materia di revocatoria fallimentare. AdB ha quindi dato incarico ai legali che già l'avevano assistita nell'insinuazione al fallimento di valutare le possibili strategie difensive.

Tale richiesta stragiudiziale è stata reiterata con i medesimi argomenti in data 27 giugno 2022. Dopo approfondimenti con i legali si ritiene vi siano diverse argomentazioni per resistere alla domanda del Curatore, pur non sottacendo taluni potenziali rischi di soccombenza, seppur parziale, nell'ipotesi, a questo punto probabile, di un'azione giudiziale nei confronti della Capogruppo.

In tale ottica, si è ritenuto di dare mandato ai legali affinché esplorino la possibilità di una soluzione transattiva che abbia ad oggetto una quota dei ricavi commerciali oggetto di revocatoria, con espressa esclusione di ogni somma che sia stata incassata a titolo di addizionale comunale o IRESA. Si è in attesa del riscontro da parte del Curatore su tale proposta in buona fede formulata.

6.8 Atto di contestazione Agenzia delle Entrate di Bologna in relazione ad alcuni profili fiscali del rapporto con il vettore Ryanair

In data 7 maggio 2021 è pervenuto alla Capogruppo un "Atto di contestazione da parte della Agenzia delle Entrate - Direzione Provinciale di Bologna – Ufficio Controlli" avendo quest'ultima ritenuto condivisibili taluni rilievi della Guardia di Finanza di Catanzaro in esito alla verifica ispettiva su Ryanair DAC Branch italiana ai fini IVA e delle imposte dirette. L'Ufficio territoriale locale ha, difatti, valutato le risultanze delle segnalazioni della GdF in relazione all'annualità 2015 e ha ravvisato profili sanzionatori ai fini IVA per AdB s.p.a. A seguito di opportuni approfondimenti che paiono riconfermare la piena legittimità dell'operato della Capogruppo, alla luce delle documentazioni agli atti, la Società ha presentato nei termini, dati puntuali e circostanziate memorie difensive all'ufficio dell'Agenzia di Bologna, ai sensi dell'art. 16, comma 4 D.Lgs. 472/97.

Con l'Agenzia delle Entrate territorialmente competente si sono avute, nei mesi di maggio e giugno 2022, varie interlocuzioni, per la definizione e/o il proseguimento in altra sede giudiziale della vertenza derivante dall'Avviso di contestazione notificato in data 7 maggio 2021.

L'Agenzia delle Entrate a seguito delle successive e tempestive memorie presentate da AdB in data 30.6.21, ha accolto in toto le ragioni della Società al fine di scongiurare l'applicazione delle sanzioni in modo proporzionale, riconoscendo quindi il corretto comportamento della Società e la totale trasparenza nei confronti di Ryanair casa madre.

La stessa Agenzia delle Entrate al fine di definire la vertenza in sede locale, ha emesso in data 20 giugno 2022 un avviso di irrogazione di sanzioni in misura fissa con applicazione del cumulo giuridico per un importo complessivo di Euro 3.217,08, per infedele dichiarazione e mancata applicazione del meccanismo del reverse charge per gli anni 2015 2016 adducendo una sorta di interessamento della SO italiana all'attività di incentivazione commerciale nelle riconosciute attività della casa madre a fronte del (solo) sviluppo delle nuove rotte.

Come trascritto e depositato agli atti nel verbale in contraddittorio, la Società per mezzo dei suoi delegati, ha evidenziato la totale non acquiescenza e il disallineamento a tale posizione.

In data 29 luglio 2022 è stato notificato, su istanza di parte, dall'Agenzia delle Entrate l'annullamento dell'atto di irrogazione di sanzioni in misura fissa a seguito degli effetti della definizione agevolata delle violazioni formali ex articolo 9 del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2018, n. 136, posta in essere da AdB in data 31 maggio 2019, per i periodi d'imposta dal 2014 al 2018.

6.9 Contratto d'appalto AdB-CLP – risoluzione in danno

In relazione a contratto d'appalto per lavori di riconfigurazione Area Security e Controllo Passaporti dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna e preso atto, a seguito di numerose corrispondenze tra la DL e l'appaltatore, che –con settimane di ritardo rispetto ai tempi esecutivi– nessuna delle prime tre (tre di nove) attività e lavorazioni, indipendenti tra loro, risultava completata dall'impresa così irrimediabilmente compromettendosi la realizzazione dell'appalto nei tempi esecutivi di cui al contratto; considerato, indi, che:

- tutto ciò arrecava gravissimo nocimento alle operazioni aeroportuali ed all'utenza dello scalo in una fase delicatissima per lo scalo di ripresa dei voli e delle attività post pandemia Covid-19 ed, ulteriormente, ciò arrecava grave danno ed ai lavoratori tutti impiegati nelle aree limitrofe a quelle inutilmente "impedite" da accantieramenti privi di effettivi avanzamenti o lavorazioni;
- il Direttore dei Lavori, comunicava al RUP ed alla Committente l'irrecuperabilità del ritardo accumulato dall'impresa per i lavori in oggetto;
- il Coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione, informava dell'impossibilità di recuperare il ritardo fino a tale data maturato mantenendo livelli adeguati di sicurezza nel cantiere, come previsto dal Piano di Sicurezza e Coordinamento;

veniva, dalla Capogruppo, disposta, in data 16 giugno 2022, su proposta del RUP, la risoluzione contrattuale in danno per grave ritardo ascrivibile a C.L.P. Costruzioni s.r.l.; ciò ai sensi e per gli effetti dell'art.108 del D.Lgs 50/2016.

In data 24 giugno 2022 veniva quindi redatto, in contraddittorio, lo stato di consistenza successivo alla summenzionata risoluzione contrattuale e, successivamente anche a taluni tardivi parziali riscontri dell'Appaltatore rispetto ai termini ab origine assegnati nel corso dello stato di consistenza, per certificazioni necessarie di alcuni impianti, veniva redatta la contabilità di commessa a cura del DL incaricato.

Indi, in data 1° luglio 2022 CLP avanzava talune richieste di compenso ed altresì istanze risarcitorie, attivandosi, di seguito alla risoluzione contrattuale in danno, procedimento istruttorio per una valutazione delle stesse al riguardo già acquisendosi alla data odierna a cura del RUP la relazione riservata del Direttore Lavori dalla quale si evince, pur con riserva di approfondimento a cura del RUP e di formulazione dello stesso di una proposta al riguardo, una sostanziale e pressoché totale inadeguata motivazione delle pretese di controparte e la sostanziale inconsistenza e, quindi, il rigetto delle medesime.

La Capogruppo pertanto, pur con riserva istruttoria curata dal RUP dell'investimento, ritiene da rigettare la quasi totalità delle pretese di CLP (assommanti complessivamente a circa 2,18 milioni di Euro), altresì per converso riservandosi di determinare l'entità del danno patito e patendo per causa del gravissimo inadempimento e ritardo esecutivo irrecuperabile, altresì determinante la necessaria risoluzione di cui sopra. La Capogruppo si riserva altresì di rivalersi parzialmente sulla cauzione definitiva a proprie mani, sia per la restituzione dell'anticipazione assicurata all'appaltatore diligentemente prima dell'avvio dei lavori, che per parte del danno che sarà determinato a seguito dell'istruttoria tecnico-amministrativa corrente.

7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Rischi relativi alla pandemia Covid-19

L'emergenza sanitaria da Covid-19 ha continuato a determinare impatti sul settore aeroportuale anche nei primi mesi dell'anno in corso. Tuttavia, grazie al calo dei contagi e al contemporaneo buon andamento delle campagne di vaccinazione, si è assistito ad un progressivo incremento del traffico aereo, nonostante permanga una certa incertezza relativamente agli sviluppi futuri, legata principalmente alla continua diffusione di varianti del virus.

Secondo Aci World, il recupero completo del traffico del 2019 potrebbe avvenire nel 2024, con possibili rischi derivanti dal contesto macroeconomico, dal conflitto in Ucraina, dalle criticità negli approvvigionamenti di materiali e nel reperimento di nuovo personale e da possibili nuove ondate di contagi da Covid-19 (*Fonte: The impact of COVID-19 on airports—and the path to recovery, ACI World, 28 giugno 2022*).

I risultati economici del Gruppo AdB sono condizionati dal traffico aereo che, a sua volta, è condizionato dalla congiuntura economica, dalle condizioni sanitarie nazionali ed internazionali, dalle condizioni economico-finanziarie dei singoli vettori e dalle alleanze tra gli stessi oltre che dalla concorrenza, su alcune tratte, di mezzi di trasporto alternativi.

Tali fattori – a seconda di quella che sarà la loro esatta evoluzione, in concreto – potranno comportare effetti sulle performance di lungo termine, determinando così revisioni delle politiche di sviluppo del Gruppo e, tenuto conto della pervasività e delle incertezze derivanti dall'evoluzione della pandemia, tutti i rischi di seguito riportati possono risentire di queste tematiche.

Il **rischio liquidità**, in un contesto di crisi così accentuata e prolungata e tenuto conto dei rilevanti impegni di sviluppo infrastrutturale, potrebbe concretizzarsi nella difficoltà ad ottenere finanziamenti nella giusta tempistica ed economicità per coprire il fabbisogno determinato dal piano interventi e, al contempo, per coprire le nuove esigenze di finanziamento anche del ciclo del Capitale Circolante Netto fino al termine della crisi, crisi dapprima legata alla pandemia cui si è aggiunta la guerra in Ucraina, la crisi energetica e il forte aumento dei tassi di inflazione. Il Gruppo ha affrontato tale rischio da un lato rivedendo in chiave strategica e in confronto con Enac il piano investimenti con individuazione di nuove priorità e fasi implementative e dall'altro sottoscrivendo nuovi finanziamenti, da ultimo, a dicembre 2021, con BEI (Banca Europea degli Investimenti) fino ad un importo massimo di 90 milioni di Euro. Grazie a queste nuove fonti, all'ottenimento del contributo del fondo di compensazione dei danni causa Covid, alle disponibilità di conto corrente e alla linea di credito ulteriore di 5 milioni di Euro il Gruppo ritiene di essersi dotato di una flessibilità finanziaria allineata agli avanzamenti del piano di sviluppo infrastrutturale ed all'effettivo fabbisogno finanziario. Relativamente all'eventuale mancato rispetto dei *covenant*, a causa del peggioramento dei margini dovuti alla crisi in atto, la cui verifica ha cadenza annuale e relativi al mutuo stipulato precedentemente alla pandemia Covid-19 con Banca Intesa, sono in corso interlocuzioni con quest'ultima per la ridefinizione dei parametri fissati originariamente nel 2013. Relativamente al mutuo Unicredit finalizzato nel luglio 2020, i *covenant* annuali previsti contrattualmente si applicheranno a partire dal bilancio 2022. In entrambi i casi la revisione delle proiezioni economiche-finanziarie al 31 dicembre 2022 sulla base delle previsioni di traffico, ricavi, costi e investimenti aggiornate al 30 giugno 2022 evidenziano il rispetto dei *covenant* suddetti. Infine, il nuovo contratto di finanziamento BEI prevede *pledges* e *covenant* anche informativi tipici per similari fattispecie, tra cui un obbligo di rimborso anticipato in caso di acquisizione del controllo di AdB; per questo finanziamento al 30 giugno 2022 non è stata avanzata nessuna richiesta di erogazione.

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. Il contratto di finanziamento BEI consente la scelta tra tasso fisso e tasso variabile, il cui importo sarà in entrambi i casi determinato da BEI in relazione al momento della richiesta di finanziamento e alle condizioni complessive di erogazione e restituzione

Per quanto attiene al **rischio di credito**, al 30 giugno 2022 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 45% in calo rispetto al 68% del 31 dicembre 2021. In generale, il rischio di credito è affrontato implementando specifiche procedure e strumenti di controllo e gestione del credito verso clienti oltre che attraverso un congruo accantonamento al fondo svalutazione crediti tenendo conto del maggior rischio collegato alla crisi in atto, secondo principi di prudenza e in coerenza con i principi contabili IFRS 15 e IFRS 9 che rafforzano l'approccio di analisi *ex-ante*, piuttosto che di recupero del credito già sorto, nei processi di valutazione del rischio di credito.

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

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

Con riferimento alle informazioni richieste dall'art.2428, c.2, n.6 bis si segnala che visti i criteri che guidano la scelta degli investimenti quali:

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

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

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

Rischi derivanti dal conflitto in Ucraina

Gli impatti derivanti dal conflitto in Ucraina risultano solo parzialmente valutabili al momento, in quanto dipenderanno dell'estensione geografica e dalla gravità del conflitto, dalla durata e dalla magnitudo delle sanzioni e della chiusura dello spazio aereo.

Il Gruppo è esposto al rischio della perdita dei volumi di traffico verso i paesi dell'Est Europa per effetto del conflitto tra Russia e Ucraina attualmente in corso. Sono quindi possibili conseguenze negative sulla ripresa dei volumi di traffico nel breve termine in seguito alla pandemia, che però risultano al momento difficilmente valutabili. Attualmente, risultano sospesi per motivi legati alla guerra i collegamenti da Bologna con Kiev, Leopoli e Odessa in Ucraina, Chisinau in Moldavia e Mosca in Russia con un impatto stimato in termini di riduzione del traffico passeggeri da/verso queste destinazioni di circa 150 mila passeggeri per l'intera annualità 2022 ed il Gruppo ritiene che non vi siano altri impatti significativi sulle attività.

Ciò nonostante tale conflitto potrebbe influenzare negativamente la fiducia dei consumatori, la propensione al viaggio ed in generale la ripresa economica, anche al di fuori dell'Europa orientale. Il conflitto in Ucraina potrebbe ulteriormente acuire la crescita dei prezzi delle materie prime, con impatto sui costi per utenze e sugli approvvigionamenti di alcuni materiali. Inoltre il rischio Cyber Security risulta ulteriormente acuito da una fase di conflitto a livello internazionale, in particolare per le infrastrutture critiche come gli aeroporti. Il Gruppo prosegue pertanto il monitoraggio delle evoluzioni del conflitto per l'identificazione degli eventuali ulteriori rischi e impatti sul business.

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

L'attività del Gruppo è legata in misura significativa ai rapporti intercorrenti con alcuni tra i principali vettori che operano presso l'Aeroporto e ai quali il Gruppo offre i propri servizi, tra i quali, in particolare, Ryanair. A causa della alta incidenza sul volume passeggeri totali dell'Aeroporto del vettore Ryanair, il Gruppo è esposto al rischio relativo alla contrazione o venir meno dell'operatività del vettore medesimo sullo scalo. Al 30 giugno 2022, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 60,8%. AdB e Ryanair hanno peraltro rafforzato la partnership in data 27 ottobre 2016 concludendo un accordo pluriennale con scadenza a fine ottobre 2022 con il quale si sono impegnati ad incrementare il numero di destinazioni servite da e per lo scalo bolognese ed offrire un livello di servizio secondo standard qualitativi elevati grazie agli investimenti portati avanti dall'aeroporto ed al programma "Always getting better" del vettore. L'accordo prevede uno schema collegato alla policy di sviluppo traffico dell'aeroporto e l'impegno di Ryanair a rispettarlo così come un meccanismo di garanzie contrattuali che assicurano il raggiungimento degli obiettivi. Sebbene l'Aeroporto di Bologna rivesta, a giudizio del Gruppo, una rilevanza strategica per questo vettore, non è possibile escludere che Ryanair possa decidere di variare le tratte operate, ridurre significativamente la propria presenza o cessare i voli sull'Aeroporto ovvero che alla scadenza dell'attuale accordo (ottobre 2022) lo stesso possa non essere rinnovato in tutto o in parte ovvero contenere condizioni meno favorevoli per il Gruppo. L'eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte del predetto vettore, la cessazione o variazione dei collegamenti verso alcune destinazioni contraddistinte da un elevato traffico di passeggeri o la definizione di un nuovo accordo a condizioni meno favorevoli rispetto a quelle attese dal Gruppo, potrebbero avere un impatto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo. Alla luce dell'attuale crisi dell'industria del trasporto aereo l'eventuale redistribuzione del traffico passeggeri tra altre compagnie aeree risulta più complessa e incerta tuttavia la Capogruppo mantiene attivi i rapporti con tutti gli operatori del settore.

Rischio relativo all'influenza degli incentivi sulla marginalità dei ricavi

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

Rispetto a tale rischio il Gruppo, pur a fronte di uno scenario di mercato nazionale, in particolare sui collegamenti domestici, caratterizzato da una presenza crescente del segmento low cost, è attivo nello sviluppo di traffico che generi un contributo marginale positivo. A fronte del protrarsi della crisi pandemica e di una condizione di significativa incertezza e perdurante discontinuità con la situazione di mercato precedente, la Capogruppo ha attivato una policy ad hoc, finalizzata a sostenere la ripresa del traffico, nell'interesse dell'utenza e del gestore, al fine di recuperare quanto più traffico possibile, nonostante la contingenza eccezionale. La Società ha pubblicato la nuova policy di incentivazione annuale valida per la Winter 2021/2022 e per la Summer 2022, mirata alla promozione del traffico di lungo raggio/intercontinentale nonché di un traffico più sostenibile dal punto di vista ambientale.

Rischio relativo alla diminuzione della marginalità di ricavi non aviation

A fronte della chiusura degli esercizi commerciali aeroportuali (con pochissime eccezioni e comunque con assenza di clientela) per il periodo di lockdown come decretato a livello nazionale e valutata la ripresa assai limitata del traffico anche nei successivi mesi del 2020, la Capogruppo aveva acconsentito, in accoglimento delle istanze di alcune categorie di subconcessionari, alla revisione dei contratti con significativa rinuncia alla struttura composta da MAG (minimi annui garantiti) oltre a ROY (royalties) quali complemento prezzo a remunerazione delle migliori performances assicurate dai precedenti elevati livelli di traffico verso nuove condizioni basate su corrispettivi variabili.

Ulteriori attività negoziali sono quindi state condotte per ridefinire gli accordi e contratti con gli operatori ed i subconcessionari aeroportuali alla luce delle prospettive attualizzate e con logiche di progressivo incremento dei corrispettivi in linea con la graduale ripresa del traffico presso lo scalo. Alla data di redazione del presente documento, l'offerta commerciale risulta complessivamente ritornata in linea alla situazione precedente alla pandemia.

Rischi relativi all'attuazione del Piano degli Interventi

La Capogruppo effettua gli investimenti nell'ambito dell'aeroporto in sua gestione totale sulla base del Piano degli Interventi approvato dall'ENAC. Il Piano degli Interventi è stato predisposto sulla base degli interventi pianificati nel Master Plan seguendo un criterio di modularità il cui driver principale è l'andamento del traffico aereo.

AdB potrebbe incontrare difficoltà nel porre in essere nei tempi previsti gli investimenti stabiliti nel Piano degli Interventi a causa di eventi imprevedibili, tra cui ad esempio ritardi nell'iter autorizzativo e/o realizzativo delle opere, ritardi nei processi di approvvigionamento in relazione ad alcuni materiali o componenti, con possibili effetti negativi sull'ammontare delle tariffe applicabili e possibili rischi di revoca o decadenza dalla Convenzione. La realizzazione degli interventi previsti potrebbe essere condizionata dalla non disponibilità di materie prime o dal loro costo fortemente in aumento. Le recenti tensioni geopolitiche internazionali hanno infatti determinato un aumento dei prezzi dei beni energetici giunti a livelli eccezionalmente elevati, a cui si accompagna un generale aumento dell'inflazione. Tali effetti, insieme ad una forte incertezza sulla disponibilità delle materie prime, potrebbero determinare criticità nell'approvvigionamento di alcuni materiali, un aumento dei costi operativi correlati al funzionamento delle infrastrutture aeroportuali ed un aumento dei costi di realizzazione di alcuni investimenti. Un ulteriore e straordinario rischio profilatosi aggiuntivamente nel 2020 anche a tale riguardo è il cd. Rischio pandemico, per gli impatti tutti (lato capacità e performance dell'organizzazione della società aeroportuale, possibili rallentamenti ulteriori dei procedimenti, rischio indisponibilità finanziaria, etc. etc.).

In data 30 settembre 2021 la Capogruppo ha ricevuto approvazione, da parte dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, della propria motivata proposta di sviluppare il Piano degli investimenti secondo nuove priorità e fasi esecutive, su tutto lo slittamento temporale dell'intervento di ampliamento dell'aerostazione. Ciò al fine di meglio rispondere alle nuove esigenze in termini di traffico, altresì assicurando un'adeguata remunerazione degli investimenti e la loro piena sostenibilità finanziaria, valutata l'emergenza sanitaria da Covid-19 ed i suoi significativi impatti sulle attività e sui risultati del Gruppo AdB S.p.A. Il piano investimenti come rimodulato sarà implementato, con risorse finanziarie già disponibili.

Inoltre, come descritto in precedenza, con recente provvedimento n. 0100428/P dell'11 agosto 2022 l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha espresso parere favorevole sul Piano Investimenti presentato da AdB S.p.A. per il periodo quadriennale 2023-2026.

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

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

Rischi relativi al quadro normativo

Il Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA, svolge la propria prevalente attività quale concessionario operante in virtù di diritti speciali esclusivi del sedime aeroportuale bolognese ed opera, per tale principale ragione, in un settore fortemente disciplinato da norme di livello nazionale, sovranazionale e, pure, internazionale. Eventuali mutamenti dell'attuale quadro normativo (e, in particolare, eventuali mutamenti in materia di rapporti con lo Stato, enti pubblici ed autorità di settore, determinazione dei diritti aeroportuali e dell'ammontare dei canoni di concessione, sistema di tariffazione aeroportuale, assegnazione degli *slots*, tutela ambientale ed inquinamento acustico) potrebbero avere un impatto sull'operatività e sui risultati economici della Società e del Gruppo ad essa facente capo. Tra le altre si dà atto che l'Autorità di Regolazione e dei Trasporti, con la delibera n.42/2022, ha dato avvio al procedimento di revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla delibera n. 92/2017, come integrati dalla delibera n. 68/2021, che, sulla base delle informazioni ad oggi disponibili, porteranno ragionevolmente ad una riduzione delle tariffe applicabili per gli anni successivi.

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

In riferimento al rischio di non recuperabilità del valore di carico dei Diritti di Concessione iscritti tra le attività immateriali consolidate, al 31 dicembre 2021 per 199 milioni di Euro, ai sensi dello IAS 36, il Gruppo ha effettuato il test di *impairment* sulle più recenti proiezioni dei flussi finanziari approvate dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo e basate su assunzioni ritenute ragionevoli e dimostrabili al fine di rappresentare la migliore stima delle condizioni economiche future che l'attuale situazione di incertezza consente. Il test di *impairment* non ha evidenziato perdite durevoli di valore.

Con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 30 giugno 2022 – sempre per 199 milioni di Euro – il Gruppo ha aggiornato le proiezioni suddette sulla base delle previsioni di traffico, ricavi, costi e investimenti aggiornate a tale data riferite all'esercizio in corso e anche da quest'ultima proiezione non sono emersi indicatori di *impairment*. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo relativo alle attività immateriali della nota integrativa.

Stagionalità dei ricavi

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

8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

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

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

- **EBITDA:** Earnings Before Interest, Taxation Depreciation, and Amortization, è definito dal management come risultato prima delle imposte dell'esercizio, dei proventi e oneri finanziari, dei proventi e oneri da partecipazione, degli ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni. Nello specifico coincide pertanto con il Margine Operativo Lordo (MOL). Si precisa che l'EBITDA non è identificato come misura contabile nell'ambito degli IFRS, pertanto deve essere considerato una misura alternativa per la valutazione dell'andamento economico del Gruppo. Poiché la determinazione di tale misura non è regolamentata dai principi contabili di riferimento per la predisposizione dei bilanci consolidati del Gruppo, il criterio applicato per la relativa determinazione e misurazione potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e pertanto tale dato potrebbe non essere comparabile con quello presentato da tali gruppi;
- **EBITDA Rettificato:** misura utilizzata dal management del Gruppo per monitorare e valutare l'andamento operativo ed economico del Gruppo. È calcolato sottraendo all'EBITDA:
 - il margine calcolato come differenza tra i ricavi di costruzione e i costi di costruzione che il Gruppo realizza in qualità di gestore dell'Aeroporto e
 - i ricavi da credito da Terminal Value su Fondo di Rinnovo intendendo con tale posta il corrispettivo, pari al valore attuale del credito per Terminal Value, che il gestore aeroportuale ha il diritto di vedersi riconoscere al termine della concessione dal gestore subentrante per gli interventi di rinnovo sui beni in concessione che, a tale data, non risultino completamente ammortizzati applicando le regole della contabilità regolatoria (art.703 cod. navigazione così come modificato dall'art.15 – quinquies, comma 1, D.L. n.148/2017 convertito, con modificazioni, dalla Legge 4 dicembre 2017, n.172)
 - il contributo al fondo di compensazione danni Covid-19.
- **Indebitamento Finanziario Netto:** la composizione dell'Indebitamento Finanziario Netto è rappresentata in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA 32-382-1138 del 4 marzo 2021.

9 GARANZIE PRESTATE

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

in migliaia di euro	30/06/2022	30/06/2021	Var.	Var.
Fidejussioni	9.931	4.049	5.881	145%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	1.970	2.491	(521)	-21%
Totale garanzie prestate	22.773	17.413	5.360	31%

Al 30 giugno 2022, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 22,8 milioni di Euro e si riferiscono a:

- fidejussioni di cui la principale è relativa al co-obbligo di Adb nella fidejussione di 5,8 milioni di Euro emessa da UnipolSai a favore dell’Agenzia delle Dogane su richiesta della controllata FFM per il contenzioso doganale in cui è coinvolta (rif. capitolo contenziosi della Relazione sulla Gestione) oltre alla fidejussione a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (1,6 milioni di Euro);
- pegno sullo Strumento Finanziario Partecipativo emesso da Marconi Express Spa e sottoscritto dalla Società per un valore nominale di 10,87 milioni di Euro a garanzia delle obbligazioni di Marconi Express nei confronti degli Istituti di Credito finanziatori del progetto People Mover;
- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) che, alla data di chiusura del semestre, risulta pari a 2 milioni di Euro.

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

Dopo la chiusura del semestre 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

Con una crescita del 3,6% su luglio 2019 (ultimo anno pre-pandemia) e con un +79,1% su luglio 2021, a luglio 2022 lo scalo ha superato per la prima volta i 950 mila passeggeri mensili (esattamente: 950.870).

Nel mese di agosto il Marconi ha fatto registrare il miglior dato mensile della propria storia. Con una crescita del 4,6% su agosto 2019 (ultimo anno non influenzato dalla pandemia) e con un +54,6% su agosto 2021, ad agosto 2022 lo scalo bolognese ha infatti raggiunto i 956.203 mila passeggeri mensili, nuovo record storico dell’Aeroporto di Bologna. Inoltre, sabato 20 agosto è risultato il giorno più trafficato di sempre nella storia del Marconi, con 34.915 passeggeri complessivi tra arrivi e partenze.

Come per i mesi precedenti, anche l’andamento di agosto presenta notevoli differenze tra voli nazionali ed internazionali, con i passeggeri su voli nazionali in forte crescita anche sul 2019 (+34,0%), mentre quelli internazionali, seppure in recupero, sono ancora al di sotto dei livelli pre-Covid (-2,5% su agosto 2019).

Nel dettaglio, ad agosto 2022 si sono registrati 239.485 passeggeri su voli nazionali (+3,3% sul 2021) e 716.718 passeggeri su voli internazionali (+85,4% sul 2021).

I movimenti aerei del mese sono stati 6.878, in aumento del 3,7% su agosto 2019 (e in crescita del 29,7% su agosto 2021), mentre le merci trasportate per via aerea sono state 3.249 tonnellate, in aumento del 51,2% sul 2019 e del 22,7% sul 2021.

Le mete preferite di agosto 2022 sono state: Catania, Barcellona, Palermo, Olbia, Parigi Charles de Gaulle, Bari, Casablanca, Londra Heathrow, Madrid e Londra Stansted.

I dati dei primi otto mesi del 2022 evidenziano l’ulteriore riduzione del gap negativo sul 2019 e confermano la forte crescita di passeggeri sul 2021. Le merci sono in aumento sia sul 2021 che sul 2019.

Nel dettaglio, nel periodo gennaio-agosto 2022 l’Aeroporto di Bologna ha registrato 5.580.354 passeggeri (-11,1% sul 2019 e +190,7% sul 2021). Nei primi otto mesi dell’anno i movimenti complessivi sono stati 43.388 (-11,1% sul 2019 e +126,6% sul 2021), mentre le merci trasportate sono state 27.078 tonnellate (+6,8% sul 2019 e +10,9% sul 2021).

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

Secondo ACI World le prospettive di recupero del traffico mondiale saranno influenzate positivamente da alcuni fattori, come il picco della domanda lato passeggeri, spinta da una combinazione di risparmi cumulati durante la pandemia ed il forte desiderio di riconnettersi (oltre che a volersi riappropriare della libertà di muoversi - i.e. «*revenge travel*»), ed il tasso di vaccinazione elevato insieme all'allentamento delle restrizioni ai movimenti, che favoriscono nuovamente gli spostamenti fuori dai confini nazionali.

Al contrario, gli analisti evidenziano anche degli svantaggi o fattori di rischio che stanno esercitando sempre più pressione sulla ripresa del traffico, ossia (i) i conflitti geopolitici derivanti dall'aggressione della Russia all'Ucraina, che hanno generato un aumento dei costi di viaggio per effetto della crescita dei prezzi dell'energia e delle materie prime, (ii) il rallentamento della ripresa economica per effetto della crescita dei tassi di interesse e dell'inflazione, (iii) la mancanza di forza lavoro e i ritardi nelle *supply chain* sia a livello industriale per le difficoltà nei trasporti e caro prezzi, sia a livello di servizi per una ripresa della domanda più repentina rispetto alle previsioni e (iv) le potenziali nuove ondate legate allo sviluppo di nuove varianti Covid-19 più contagiose.

La flessione dovuta a fattori macroeconomici, quali la possibile recessione e l'erosione del potere di acquisto delle famiglie a causa dell'inflazione sono fattori di frenata che, come confermato anche da ulteriori studi di settore, potrebbero determinare una flessione dell'attuale trend di crescita. La forte domanda registrata in questi mesi non dà quindi certezze sul futuro andamento del traffico, in particolare a partire dall'autunno, causando quindi un rallentamento dello scenario di ripresa ai livelli pre-Covid al 2025 (*Fonte: Trasporto aereo, svolta lontana – I livelli pre Covid solo nel 2025, Il Sole 24 Ore, 20 luglio 2022*).

A questi fattori di carattere generale, che già rendono necessario conservare un approccio prudente con riferimento alle previsioni economiche e finanziarie di breve e medio termine, si sommano poi altri fattori specifici riferibili alla Società, che deve affrontare nel breve termine alcuni momenti decisionali particolarmente significativi, quali il rinnovo del contratto di programma, in scadenza al 31 dicembre 2023, e il rinnovo del contratto pluriennale sottoscritto con il più importante cliente dell'Aeroporto, in scadenza al 31 ottobre 2022, meglio descritto alla sezione 7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE, cui si rimanda.

Nel 2022 a livello mondiale si prevede di raggiungere il 77% del traffico del 2019 per un totale di circa 7,1 miliardi di passeggeri, mentre un recupero totale dei volumi è previsto nel 2024. L'Europa ha registrato, nel 2021, un recupero di solo il 43,5% del traffico del 2019, tuttavia, sulla base del forte recupero registrato nei primi due trimestri del 2022, si prevede di recuperare circa il 78% del traffico per la fine dell'anno e di tornare ai livelli del 2019 nel 2024, in linea con il trend globale (*Fonte: The impact of COVID-19 on airports—and the path to recovery, ACI World, 28 giugno 2022*).

Nel complesso contesto sopradescritto, sulla base delle informazioni ad oggi disponibili, confidando nel buon esito delle azioni intraprese nel 2022, la Capogruppo stima che la ripresa dei volumi sullo scalo di Bologna nei prossimi anni sia sostanzialmente allineata a tali previsioni.

Il comparto non aviation, per effetto di un sostanziale azzeramento nei contratti della componente di minimo garantito, potrebbe risentire negativamente di un eventuale rallentamento della ripresa dei volumi di traffico.

Il Gruppo manterrà in atto, per quanto possibile, una forte attenzione nella gestione dei costi, tenendo conto dei volumi di traffico che hanno raggiunto, a livello mensile, i livelli pre-Covid, ma che risultano concentrati in particolare in alcune fasce di picco.

Nel 2022 il Gruppo sarà impegnato a superare i limiti della capacità infrastrutturale di alcuni sottosistemi, in un'ottica proattiva rivolta al miglioramento della qualità del servizio. Questo in un contesto di pieno funzionamento dell'infrastruttura e dei processi operativi e di volumi di traffico crescenti.

Il contributo del fondo di compensazione danni Covid ha consentito di chiudere il semestre in esame con un risultato fortemente positivo, ma rappresenta un parziale ristoro dei danni complessivi derivanti dalla pandemia, il cui impatto ha segnato profondamente e sta tutt'ora segnando il settore aeroportuale. Tale misura, unitamente ai finanziamenti bancari acquisiti dalla Capogruppo nel 2020 e 2021 e ai flussi di cassa prodotti dalla gestione in conseguenza della progressiva ripresa delle attività, seppure in un quadro generale di forte incertezza per la situazione internazionale, contribuirà al progressivo rilancio delle attività dello scalo, con particolare riferimento allo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi ai passeggeri e alla realizzazione di iniziative nell'ambito dell'innovazione e della sostenibilità.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Enrico Postacchini)

Bologna, 5 settembre 2022

Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 Giugno 2022

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 30.06.2022	al 31.12.2021
Diritti di concessione		199.324	199.364
Altre attività immateriali		1.125	914
Attività immateriali	1	200.449	200.278
Terreni, immobili, impianti e macchinari		10.930	11.293
Investimenti immobiliari		4.732	4.732
Attività materiali	2	15.662	16.025
Partecipazioni	3	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	4	13.356	13.306
Imposte differite attive	5	11.959	13.093
Altre attività non correnti	6	168	210
Altre attività non correnti		25.527	26.653
ATTIVITA' NON CORRENTI		241.638	242.956
Rimanenze di magazzino	7	904	735
Crediti commerciali	8	17.319	19.977
Altre attività correnti	9	8.225	5.393
Attività finanziarie correnti		0	0
Cassa e altre disponibilità liquide	10	56.666	28.215
ATTIVITA' CORRENTI		83.114	54.320
TOTALE ATTIVITA'		324.752	297.276

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.06.2022	al 31.12.2021
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		67.770	74.201
Risultato dell'esercizio		25.337	(6.717)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	11	183.421	157.798
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	11	183.421	157.798
TFR e altri fondi relativi al personale	12	3.501	3.841
Imposte differite passive	13	2.741	2.691
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	14	9.793	10.097
Fondi per rischi e oneri	15	1.346	1.517
Passività finanziarie non correnti	16	58.696	63.526
Altri debiti non correnti		55	55
PASSIVITA' NON CORRENTI		76.132	81.727
Debiti commerciali	17	17.002	19.035
Altre passività	18	34.909	29.094
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	14	1.809	1.676
Fondi per rischi e oneri	15	26	23
Passività finanziarie correnti	16	11.453	7.923
PASSIVITA' CORRENTI		65.199	57.751
TOTALE PASSIVITÀ		141.331	139.478
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		324.752	297.276

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021
Ricavi per servizi aeronautici		23.287	8.044
Ricavi per servizi non aeronautici		18.312	5.569
Ricavi per servizi di costruzione		4.191	3.786
Altri ricavi e proventi della gestione		21.618	476
Ricavi	19	67.408	17.875
Materiali di consumo e merci		(1.847)	(664)
Costi per servizi		(10.018)	(7.330)
Costi per servizi di costruzione		(3.992)	(3.605)
Canoni, noleggi e altri costi		(3.625)	(1.460)
Oneri diversi di gestione		(1.491)	(1.401)
Costo del personale		(13.048)	(10.247)
Costi	20	(34.021)	(24.707)
Ammortamento diritti di concessione		(3.704)	(3.632)
Ammortamento altre attività immateriali		(184)	(433)
Ammortamento attività materiali		(1.028)	(1.154)
Ammortamenti e svalutazioni	21	(4.916)	(5.219)
Accantonamento rischi su crediti		(408)	(401)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(1.177)	213
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(109)	(64)
Accantonamenti per rischi ed oneri	22	(1.694)	(252)
Totale Costi		(40.631)	(30.178)
Risultato operativo		26.777	(12.303)
Proventi finanziari	23	829	72
Oneri finanziari	23	(644)	(505)
Risultato ante imposte		26.962	(12.736)
Imposte dell'esercizio	24	(1.625)	3.018
Utile (perdita) d'esercizio		25.337	(9.718)
Utile (perdita) di terzi		0	0
Utile (perdita) di gruppo		25.337	(9.718)
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,71	(0,27)
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,71	(0,27)

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021
Utile (perdita) di esercizio (A)	25.337	(9.718)
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>	0	0
<i>Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)</i>	0	0
<i>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	376	118
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	(91)	(30)
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	285	88
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	285	88
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	25.622	(9.630)
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	25.622	(9.630)

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2022	al 30.06.2021
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	26.962	(12.736)
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(199)	(181)
+ Ammortamenti	4.916	5.219
+ Accantonamento fondi	1.694	252
+ Oneri/(proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	(784)	(42)
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	599	475
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	(13)	454
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	92	44
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	33.267	(6.515)
Variazione rimanenze di magazzino	(169)	15
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	2.421	(3.193)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti	(2.326)	(1.697)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(2.033)	(3.833)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	5.478	779
Interessi pagati	(348)	(391)
Interessi incassati	0	2
Imposte pagate	(23)	0
TFR e altri fondi del personale pagati	(76)	(298)
Utilizzo fondi	(1.023)	(218)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	35.168	(15.349)
Acquisto di attività materiali	(561)	(161)
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(4.308)	(3.704)
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	0	274
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(4.869)	(3.591)
Finanziamenti rimborsati	(1.538)	(1.537)
Pagamento quota capitale leasing	(310)	(230)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(1.848)	(1.767)
Variazione finale di cassa	28.451	(20.707)
Disponibilità liquide inizio periodo	28.215	43.658
Variazione finale di cassa	28.451	(20.707)
Disponibilità liquide fine periodo	56.666	22.951

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2021	90.314	25.683	8.179	57.116	(3.272)	(1.060)	(12.445)	(6.717)	157.798	0	157.798
Attribuzione del risultato esercizio 2021	0	0	0	273	0	0	(6.990)	6.717	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	285	0	25.337	25.623	0	25.623
Patrimonio netto al 30.06.2022	90.314	25.683	8.179	57.389	(3.272)	(775)	(19.435)	25.337	183.421	0	183.421

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2020	90.314	25.683	8.179	56.655	(3.272)	(1.036)	1.604	(13.590)	164.538	0	164.538
Attribuzione del risultato esercizio 2020	0	0	0	462	0	0	(14.050)	13.590	0	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	88	0	(9.718)	(9.630)	0	(9.630)
Patrimonio netto al 30.06.2021	90.314	25.683	8.179	57.117	(3.272)	(948)	(12.446)	(9.718)	154.909	0	154.909

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 e scadenza nel dicembre 2046 vista la proroga di due anni disposta dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 che ha convertito l'art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) al fine di contenere gli effetti economici dell'emergenza COVID-19. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna.
- la Società Fast Freight Marconi S.p.A. (di seguito FFM) è operativa nel business dell'*handling* merce e posta sull'aeroporto di Bologna. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna. E' soggetta all'attività di direzione e coordinamento della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..
- la Società TAG Bologna S.r.l. (di seguito TAG) è attiva nel business dell'aviazione generale come *handler* e come gestore delle relative infrastrutture dell'aeroporto di Bologna. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna. E' soggetta all'attività di direzione e coordinamento della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato intermedio al 30 Giugno 2022

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato abbreviato del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per il semestre chiuso al 30 giugno 2022 ed include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, limitatamente alle poste contenute nella Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata e i dati comparativi relativi al semestre 1° gennaio - 30 giugno 2021, 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 eventuali attività finanziarie destinate alla vendita e degli *Intangible Asset* costituiti dai Certificati Energetici, che sono iscritti al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

Informativa relativa agli impatti della pandemia Covid-19 e continuità aziendale

L'andamento del Gruppo pur essendo stato fortemente impattato dagli effetti della crisi legata al Covid-19, cui attualmente si sommano i fattori di rischio sia di carattere generale che specifici del Gruppo, meglio descritti al paragrafo "*FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL SEMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE*" (cui si rimanda), ha registrato un deciso miglioramento a partire dalla primavera 2022 grazie alla forte ripresa del traffico aereo. A ciò si sono aggiunte le misure di sostegno a livello governativo ed europeo cui il Gruppo ha avuto accesso, in *primis* il contributo al fondo di compensazione dei danni subiti a causa Covid-19 (art.128-bis della Legge di Bilancio 2021 e Decreto-Legge 25 maggio 2021 n.73 (GU Serie Generale n.123 del 25 maggio 2021) per 21,1 milioni di Euro già completamente incassati alla data di redazione del presente documento.

Nonostante lo scenario attuale sia in costante divenire e rimanga tuttora difficile formulare previsioni sul futuro a breve e medio termine, in considerazione del miglioramento della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo evidenziato nel semestre, nonché delle linee di credito ad oggi disponibili, gli amministratori ritengono che non sussistano significative incertezze (come definite dal par. 25 del Principio IAS 1) sulla continuità aziendale e che il Gruppo sia in grado di fare fronte ai fattori di rischio che caratterizzano l'attuale contesto, assolvendo ai propri impegni finanziari, contrattuali e concessori.

Si rimanda per approfondimenti relativi ai fattori di rischio, alle assunzioni effettuate ed alle incertezze identificate all'apposito paragrafo della Relazione sulla gestione.

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

La pubblicazione del bilancio semestrale abbreviato di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per il semestre chiuso al 30 giugno 2022 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 5 settembre 2022.

Contenuto e forma del bilancio consolidato semestrale abbreviato

Il Bilancio Consolidato al 30 giugno 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 2021 redatto in conformità ai Principi Contabili Internazionali IFRS emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB").

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio annuale al 31 dicembre 2021 al quale si rimanda, ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2022, applicati per la prima volta dal Gruppo dalla data di efficacia obbligatoria e riepilogati nel prosieguo del presente documento al paragrafo "Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati dal Gruppo". Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emessi ma non ancora in vigore.

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

Un'attività è corrente quando:

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

Tutte le altre attività sono classificate come non correnti.

Una passività è corrente quando:

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

Il Gruppo classifica tutte le altre passività come non correnti.

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

Principi di consolidamento

Il Bilancio Consolidato include il prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, il prospetto del conto economico consolidato, il prospetto del conto economico complessivo consolidato, il rendiconto finanziario consolidato ed il prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato.

Il Gruppo ha optato per la redazione del conto economico complessivo che include, oltre al risultato del periodo, anche le variazioni di patrimonio netto pertinenti a poste di natura economica che, per espressa previsione dei principi contabili internazionali, sono rilevate tra le componenti del patrimonio netto.

Il bilancio consolidato è stato predisposto sulla base dei bilanci della società 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.

Un'impresa è in grado di esercitare il controllo se è esposta o ha diritto a rendimenti variabili, derivanti dal proprio rapporto con l'entità oggetto d'investimento e, nel frattempo, ha la capacità di incidere su tali rendimenti esercitando il proprio potere su tale entità.

Specificatamente, un'impresa è in grado di esercitare il controllo se, e solo se, ha:

- il potere sull'entità oggetto d'investimento (ovvero detiene validi diritti che gli conferiscono la capacità attuale di dirigere le attività rilevanti dell'entità oggetto d'investimento);
- l'esposizione o i diritti a rendimenti variabili derivanti dal rapporto con l'entità oggetto d'investimento;
- la capacità di esercitare il proprio potere sull'entità oggetto di investimento per incidere sull'ammontare dei suoi rendimenti.

Quando una società del gruppo detiene meno della maggioranza dei diritti di voto (o diritti simili) di una partecipata considera tutti i fatti e le circostanze rilevanti per stabilire se controlla l'entità oggetto di investimento, inclusi:

- accordi contrattuali con altri titolari di diritti di voto;
- diritti derivanti da accordi contrattuali;
- diritti di voto e diritti di voto potenziali del gruppo.

Il Gruppo riconsidera se ha o meno il controllo di una partecipata e se i fatti e le circostanze indicano che ci siano stati dei cambiamenti in uno o più dei tre elementi rilevanti ai fini della definizione di controllo. Il consolidamento di una controllata inizia quando il gruppo ne ottiene il controllo e cessa quando il gruppo perde il controllo stesso. Le attività, le passività, i ricavi e i costi della controllata acquisita o ceduta nel corso dell'esercizio sono incluse nel conto economico complessivo dalla data in cui il gruppo ottiene il controllo fino alla data in cui il gruppo non esercita più il controllo sulla società.

Il risultato dell'esercizio e ciascuna delle altre componenti di conto economico complessivo sono attribuiti ai soci della controllante e alle partecipazioni di minoranza, anche se ciò implica che le partecipazioni di minoranza abbiano un saldo negativo. Quando necessario, sono apportate le opportune rettifiche ai bilanci delle controllate, al fine di garantire la conformità alle politiche contabili del gruppo. Tutte le attività e passività, il patrimonio netto, i ricavi e i costi, e i flussi finanziari infragruppo relativi a operazioni tra entità del gruppo sono eliminati completamente in fase di consolidamento.

Quando la quota di patrimonio netto detenuto dalla controllante cambia, senza che questo si traduca in una perdita di controllo, tale cambiamento deve essere contabilizzato a patrimonio netto. Se il gruppo perde il controllo, deve:

- eliminare le attività (incluso qualsiasi avviamento) e le passività della controllata;
- eliminare il valore contabile di tutte le quote di minoranza;
- eliminare le differenze cambio cumulate, rilevate a patrimonio netto;
- rilevare il *fair value* del corrispettivo ricevuto;
- rilevare il *fair value* della quota di partecipazione eventualmente mantenuta;
- rilevare l'utile o la perdita nel prospetto dell'utile/(perdita) d'esercizio;

- riclassificare la quota di competenza della controllante per le componenti in precedenza rilevate nel prospetto consolidato delle altre componenti di conto economico complessivo a conto economico o tra gli utili a nuovo, come richiesto dagli specifici principi contabili, come se il Gruppo avesse provveduto direttamente alla cessione delle attività o passività correlate.

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società controllate le informazioni al 30 giugno 2022 e al 31 dicembre 2021, relative a denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

SOCIETA' CONTROLLATE (in migliaia di Euro)	Capitale Sociale	% Possesso	
		al 30.06.2022	al 31.12.2021
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l. Società Unipersonale	316	100,00%	100,00%

Criteri di Valutazione

Nella predisposizione del Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2022 sono stati adottati i medesimi principi contabili e criteri di valutazione applicati nella redazione del Bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, al quale si rinvia e nel quale tali principi e criteri sono analiticamente descritti.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati dal Gruppo

A partire dal 1° gennaio 2022, sono entrati in vigore i seguenti nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni, rivisti dallo IASB, che non hanno avuto impatto sul bilancio consolidato semestrale del Gruppo:

Modifica all'IFRS 3 - "Business combinations", allo IAS 16 - "Property, Plant and Equipment", allo IAS 37 "Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets" e Annual Improvements 2018-2020 Cycle

Lo IASB ha pubblicato in data 14 maggio 2020 un pacchetto di emendamenti che chiariscono e apportano modifiche minori agli IFRS di seguito riportati, mentre gli *Annual Improvements 2018-2020 Cycle* hanno come oggetto l'IFRS 1, l'IFRS 9, lo IAS 41 ed esempi illustrativi allegati all'IFRS 16:

- ✓ IFRS 3: aggiornamento di riferimenti al *Conceptual Framework* dello IAS (nessun cambiamento nel trattamento contabile delle *business combinations*);
- ✓ IAS 16: l'emendamento chiarisce l'impossibilità per una società di dedurre dai costi delle immobilizzazioni materiali ogni ricavo derivante dalla vendita di prodotti venduti nel periodo in cui tale attività viene portata presso il luogo o le condizioni necessarie affinché la stessa sia in grado di operare nel modo per cui è stata progettata dal management. Al contrario, i ricavi derivanti dalla vendita di tali prodotti, ed i costi per produrre gli stessi, vanno iscritti separatamente nel conto economico;

- ✓ IAS 37: l'emendamento fornisce un chiarimento sui costi da includere nella valutazione delle perdite generate da un contratto e quindi per valutare se lo stesso sia da considerarsi oneroso o in perdita. La modifica prevede l'applicazione di un approccio denominato "*directly related cost approach*". I costi che sono riferiti direttamente ad un contratto per la fornitura di beni o servizi includono sia i costi incrementali che i costi direttamente attribuiti alle attività contrattuali. Le spese generali ed amministrative non sono direttamente correlate ad un contratto e sono escluse a meno che le stesse non siano esplicitamente ribaltabili alla controparte sulla base del contratto.
- ✓ Annual Improvements 2018-2020 Cycle:
 - Modifica all'IFRS 1 "*First-time Adoption of International Financial Reporting Standards – Subsidiary as a first-time adopter*". Come parte del processo di miglioramenti annuali 2018-2020 dei principi IFRS, lo IASB ha pubblicato una modifica al presente principio che permette ad una controllata che sceglie di applicare il paragrafo D16(a) dell'IFRS 1 di contabilizzare le differenze di traduzioni cumulate sulla base degli importi contabilizzati dalla controllante, considerando la data di transizione agli IFRS da parte della controllante. Questa modifica si applica anche alle società collegate o joint venture che scelgono di applicare il paragrafo D16(a) dell'IFRS 1;
 - Modifica all'IFRS 9 "*Financial Instruments – Fees in the “10 per cent” test for derecognition of financial liabilities*": lo IASB ha pubblicato una modifica all'IFRS 9 che chiarisce le fee che una entità deve includere nel determinare se le condizioni di una nuova o modificata passività finanziaria siano sostanzialmente differenti rispetto alle condizioni della passività finanziaria originaria. Queste fees includono solo quelle pagate o percepite tra il debitore ed il finanziatore, comprese le fees pagate o percepite dal debitore o dal finanziatore per conto di altri. Un'entità applica tale modifica alle passività finanziarie che sono modificate o scambiate successivamente alla data del primo esercizio in cui applica per la prima volta la modifica;
 - *IAS 41 Agriculture*: lo IASB ha pubblicato una modifica al presente principio che rimuove il requisito previsto dal paragrafo 22 dello IAS 41 secondo il quale le entità escludono flussi di cassa per le imposte nella valutazione del *fair value* delle attività nell'ambito dello IAS 41 qualora venga applicato il metodo del *Net Present Value*. Questo principio non si applica al Gruppo.

Nuovi principi contabili ed emendamenti non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dal Gruppo

Relativamente ai Principi contabili omologati ma non ancora applicabili o non ancora omologati dall'Unione Europea, si rinvia a quanto già riportato nello specifico paragrafo delle Note illustrative del documento Relazione e Bilancio al 31 dicembre 2021.

Valutazioni discrezionali e stime contabili significative

La preparazione del bilancio del Gruppo richiede agli amministratori di effettuare valutazioni discrezionali, stime e ipotesi che influenzano i valori di ricavi, costi, attività e passività e l'informativa a questi relativa, nonché l'indicazione di passività potenziali. L'incertezza circa tali ipotesi e stime potrebbe determinare esiti che richiederanno, in futuro, un aggiustamento significativo al valore contabile di tali attività e/o passività.

IAS 8 Correzioni di stime ed errori contabili

Alcuni elementi del bilancio non possono essere valutati con precisione e sono dunque oggetto di stime che dipendono dalle future ed incerte condizioni di svolgimento dell'attività aziendale. Tali stime sono destinate nel tempo a subire revisioni per tenere conto dei dati e delle informazioni che si rendono successivamente disponibili. L'effetto del cambiamento di stime contabili deve essere rilevato prospetticamente nell'esercizio in cui si è verificato, includendolo nel risultato economico dell'esercizio e degli esercizi futuri, laddove il cambiamento influisca anche su questi ultimi. La rilevazione prospettica degli effetti della stima significa che il cambiamento è applicato alle operazioni che si sono verificate a partire dalla variazione della stima stessa. La revisione o il cambiamento delle stime contabili è originato da nuove informazioni o da nuovi sviluppi di operazioni di gestione e per tali motivi non rappresentano una correzione di errori.

Gli errori di esercizi precedenti sono omissioni e errate misurazioni di voci nel bilancio dell'entità per uno o più esercizi derivanti dal non utilizzo o dall'utilizzo erroneo di informazioni attendibili che erano disponibili quando i bilanci di quegli esercizi erano autorizzati all'emissione e si poteva ragionevolmente supporre che fossero state ottenute e utilizzate nella redazione e presentazione di quei bilanci. Tali errori includono gli effetti di errori aritmetici, errori nell'applicazione di principi contabili, sviste o interpretazioni distorte di fatti, e frodi. Il bilancio non è conforme agli IFRS se questo contiene errori rilevanti ovvero irrilevanti se commessi intenzionalmente per ottenere una particolare presentazione della situazione patrimoniale e finanziaria, del risultato economico o dei flussi finanziari dell'entità. Errori potenziali dell'esercizio corrente, rilevati nel medesimo esercizio, sono corretti prima che il bilancio sia autorizzato alla pubblicazione. Gli errori scoperti negli esercizi successivi, se ritenuti rilevanti e se la correzione è ritenuta fattibile, devono essere corretti nell'informativa comparativa presentata nel bilancio per l'esercizio successivo, rideterminando i valori di apertura di attività, passività e patrimonio netto (*restatement*).

Il *restatement* non è applicato se l'errore è rilevato con la modalità prospettica qualora gli errori e le omissioni siano ritenuti non rilevanti.

Omissioni od errate misurazioni di voci sono rilevanti se, individualmente o nel complesso, potrebbero influenzare le decisioni economiche che gli utilizzatori prendono sulla base del bilancio. La rilevanza dipende dalla dimensione e dalla natura dell'omissione o errata misurazione valutata a seconda delle circostanze.

Stime e assunzioni

La redazione del bilancio richiede l'elaborazione di stime e valutazioni che si riflettono nei valori contabili della attività e delle passività nonché nelle informazioni fornite nelle note illustrative anche in relazione alle attività e passività potenziali alla data di chiusura del bilancio. I risultati effettivi del periodo rilevati successivamente potrebbero differire da tali stime; peraltro le stime e le assunzioni sono riviste e aggiornate periodicamente e gli effetti derivanti da ogni loro variazione sono immediatamente riflessi in bilancio. Il Gruppo ha basato le proprie stime ed assunzioni su parametri disponibili al momento della preparazione del bilancio consolidato. Tuttavia, le attuali circostanze ed assunzioni sui futuri sviluppi potrebbero modificarsi a causa di cambiamenti nel mercato o di accadimenti non pienamente controllabili dal Gruppo, per cui si rimanda al paragrafo "FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL SEMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE".

Riduzioni di valore di attività non finanziarie

Si rimanda a quanto indicato alla Nota 1-Attività Immateriali.

Fair value degli investimenti immobiliari

Il Gruppo contabilizza i propri investimenti immobiliari al costo, valore che approssima il *fair value* degli investimenti immobiliari data la particolare natura degli stessi (assenza di un mercato attivo comparabile).

Fair value degli strumenti finanziari

Il Gruppo fornisce in Nota il *fair value* degli strumenti finanziari. Quando il *fair value* di un'attività o passività finanziaria non può essere misurato basandosi sulle quotazioni in un mercato attivo, il *fair value* viene determinato utilizzando diverse tecniche di valutazione, incluso il modello dei flussi di cassa attualizzati. Gli input inseriti in questo modello sono rilevati dai mercati osservabili, ove possibile, ma qualora non sia possibile, è richiesto un certo grado di stima per definire i valori equi. Le stime includono considerazioni su variabili quali il rischio di liquidità, il rischio di credito e volatilità. I cambiamenti delle assunzioni su questi elementi potrebbero avere un impatto sul *fair value* dello strumento finanziario rilevato.

IAS 10 Fatti intervenuti dopo la data di chiusura del bilancio

Il Gruppo, nella valutazione di fatti intervenuti dopo la data di chiusura del bilancio analizza le condizioni per le quali si dovrebbe pervenire ad una variazione opportuna sulla contabilità e sulla relativa informativa, a seconda che si tratti di fatti intervenuti dopo la data di chiusura del bilancio riferiti:

- ad operazioni esistenti alla data di chiusura ma di cui è necessaria la rettifica in bilancio (*adjusting events*);
- ad operazioni che hanno avuto origine dopo la chiusura del bilancio e per le quali non è necessaria alcuna rettifica nel bilancio stesso (*non adjusting events*).

Informativa relativa ai Settori Operativi

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

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

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

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

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

La voce "Altro", in via residuale comprende quanto non direttamente attribuibile ai settori individuati. La rilevanza dell'importo nel primo semestre 2022 è dovuta al contributo derivante dal Fondo di compensazione previsto dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178 (c.d. Legge di Bilancio 2021), e attuato con Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, volto alla copertura delle perdite subite a causa della crisi pandemica nel periodo 1° marzo-30 giugno 2020. Il Gruppo ha ritenuto di non allocare ai singoli settori operativi tale componente positiva di reddito per non alterare la rappresentazione dei risultati di competenza del periodo delle *business unit*.

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

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

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022 Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2022 Non Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2022 Altro	per il semestre chiuso al 30.06.2022
Ricavi	27.532	18.739	21.137	67.408
Costi	(27.057)	(6.964)	0	(34.021)
Margine Operativo Lordo	475	11.775	21.137	33.387
Ammortamenti e svalutazioni	(3.262)	(1.654)	0	(4.916)
Accantonamenti	(1.398)	(296)	0	(1.694)
Risultato operativo	(4.185)	9.825	21.137	26.777
Proventi finanziari	0	0	829	829
Oneri finanziari	0	0	(644)	(644)
Risultato ante imposte	(4.185)	9.825	21.322	26.962
Imposte dell'esercizio	0	0	(1.625)	(1.625)
Utile (perdita) d'esercizio	(4.185)	9.825	19.697	25.337
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	25.337

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021 Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2021 Non Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2021 Altro	per il semestre chiuso al 30.06.2021
Ricavi	11.150	6.725	0	17.875
Costi	(19.730)	(4.977)	0	(24.707)
Margine Operativo Lordo	(8.580)	1.748	0	(6.832)
Ammortamenti e svalutazioni	(3.290)	(1.929)	0	(5.219)
Accantonamenti	(226)	(26)	0	(252)
Risultato operativo	(12.096)	(207)	0	(12.303)
Proventi finanziari	0	0	72	72
Oneri finanziari	0	0	(505)	(505)
Risultato ante imposte	(12.096)	(207)	(433)	(12.736)
Imposte dell'esercizio	0	0	3.018	3.018
Utile (perdita) d'esercizio	(12.096)	(207)	2.585	(9.718)
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	(9.718)

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022 Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2022 Non Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2022 Altro	per il semestre chiuso al 30.06.2022
Attività non correnti	177.480	38.683	25.475	241.638
Attività immateriali	173.756	26.693	0	200.449
Diritti di concessione	173.147	26.177	0	199.324
Altre attività immateriali	609	516	0	1.125
Attività materiali	3.680	11.982	0	15.662
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3.680	7.250	0	10.930
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	44	8	25.475	25.527
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	13.356	13.356
Imposte differite attive	0	0	11.959	11.959
Altre attività non correnti	44	8	116	168
Attività correnti	19.590	5.890	57.634	83.114
Rimanenze di magazzino	420	484	0	904
Crediti commerciali	12.557	4.762	0	17.319
Altre attività correnti	6.613	644	968	8.225
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	56.666	56.666
Totale attività	197.090	44.573	83.109	324.752

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021 Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2021 Non Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2021 Altro	per il semestre chiuso al 30.06.2021
Attività non correnti	177.488	38.705	26.914	243.107
Attività immateriali	173.431	26.272	0	199.703
Diritti di concessione	172.607	25.731	0	198.338
Altre attività immateriali	824	541	0	1.365
Attività materiali	3.981	12.421	0	16.402
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3.981	7.689	0	11.670
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	76	12	26.914	27.002
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	12.963	12.963
Imposte differite attive	0	0	13.760	13.760
Altre attività non correnti	76	12	147	235
Attività correnti	9.832	3.086	24.839	37.757
Rimanenze di magazzino	429	232	0	661
Crediti commerciali	6.286	2.348	0	8.634
Altre attività correnti	3.117	506	1.888	5.511
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	22.951	22.951
Totale attività	187.320	41.791	51.753	280.864

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

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

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

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

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

Riportiamo di seguito le principali differenze:

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

Informativa in merito ai Clienti Principali

Nel primo semestre 2022 il Gruppo ha realizzato il proprio fatturato principalmente verso i seguenti clienti a confronto con il primo semestre 2021:

<i>30/06/2022</i>	<i>30/06/2021</i>
RYANAIR LTD	RYANAIR LTD
WIZZ AIR HUNGARY LTD	WIZZ AIR HUNGARY LTD
HEINEMANN ITALIA SRL	EMIRATES
SOCIETE' AIR FRANCE S.A.	EUROPEAN AIR TRANSPORT LEIPZIG GMBH
VECCHIA MALGA NEGOZI SRL.	ALITALIA SAI SPA IN A.S.
EMIRATES	GH BOLOGNA SPA
BRITISH AIRWAYS PLC	CLEAR CHANNEL JOLLY PUBBLICITA' SPA
TURKISH AIRLINES	HEINEMANN ITALIA SRL
AUTOGRILL ITALIA SPA	TURKISH AIRLINES
LUFTHANSA LINEE AREE GERMANICHE	KLM CITYHOPPER B.V.

Ryanair e Wizzair rimangono stabili come primi due clienti mentre è leggermente variato il posizionamento nonché la composizione dei successivi otto clienti anche se il numero complessivo di vettori è rimasto stabile nei due semestri a confronto; sette tra i primi dieci clienti sono del settore di business aviation. Alitalia, al quinto posto nel primo semestre 2021, ha cessato di operare ad ottobre 2021 ed al quinto posto del settore aviation in questo semestre è subentrata British Airways.

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 giugno 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2022	al 31.12.2021	Variazione
Diritti di concessione	199.324	199.364	(40)
Software, licenze e diritti simili	356	404	(48)
Altre attività immateriali	47	50	(3)
Certificati Energetici	77	0	77
Altre attività immateriali in corso	645	460	185
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	200.449	200.278	171

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività immateriali per il semestre chiuso al 30 giugno 2022 con relativo confronto per il semestre chiuso al 30 giugno 2021, esposte per singola categoria di attività immateriale.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2021			Movimentazione del periodo				30.06.2022		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/Svalutazioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	254.589	(55.225)	199.364	4.191	(3.704)	(527)	0	258.253	(58.929)	199.324
Software, licenze e diritti simili	14.532	(14.128)	404	133	(181)	0	0	14.665	(14.309)	356
Altre attività immateriali	250	(200)	50	0	(3)	0	0	250	(203)	47
Certificati Energetici	0	0	0	77	0	0	0	77	0	77
Altre attività immateriali in corso	460	0	460	185	0	0	0	645	0	645
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	269.831	(69.553)	200.278	4.586	(3.888)	(527)	0	273.890	(73.441)	200.449

Al 30 giugno 2022, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 4,2 milioni di Euro di cui 4 milioni (pari al fair value dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) principalmente dovuto ai lavori in corso per la:

- realizzazione di un nuovo piazzale di sosta per aeromobili per aviazione commerciale;
- realizzazione di un nuovo impianto di laminazione delle acque di dilavamento dell'aeroporto, in sostituzione del bacino esistente denominato "Cava Olmi";
- rifunzionalizzazione dell'area cargo che comprende anche il completamento di una nuova tettoia e la realizzazione di rulliere per il carico e scarico delle merci.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 3,7 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione.

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento di 133 mila Euro che riguarda principalmente l'acquisto di licenze software legate al Bando "Conciliamo" per il quale si rimanda al paragrafo Sostenibilità della Relazione sulla gestione.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per sviluppi software non conclusi al 30 giugno 2022 tra le quali si segnala la realizzazione del nuovo sito Web.

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

Il Gruppo monitora costantemente le proprie performance economico-finanziarie confrontandole con le previsioni economico finanziarie 2022-2046 approvate dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ed utilizzate per l'effettuazione del test di *impairment* dei Diritti di Concessione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 che non ha evidenziato perdite durevoli di valore.

Con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 30 giugno 2022 – pari a 199 milioni di Euro sostanzialmente invariati rispetto al 31 dicembre 2021 - il Gruppo ha rivisto le proiezioni suddette sulla base delle previsioni di traffico, ricavi, costi e investimenti aggiornate a tale data riferite all'esercizio in corso e anche da quest'ultima proiezione non sono emersi indicatori di *impairment* così come definiti dallo IAS 36.

Più in dettaglio si evidenzia come:

- a) i volumi di traffico consuntivi dell'Aeroporto di Bologna sono superiori ai volumi previsti nel Piano utilizzato a base dell'*impairment* effettuato al 31 dicembre 2021;
- b) le più recenti informazioni disponibili rispetto alle tariffe attese per i prossimi anni, non evidenziano indicatori che debbano indurre a rivedere in negativo le tariffe riflesse nel Piano sopra menzionato;
- c) l'aggiornamento effettuato dal Gruppo con riferimento al WACC non ha evidenziato variazioni significative ai fini dei risultati del test in esame;
- d) le *sensitivity* svolte in merito ai possibili esiti della negoziazione attualmente in corso per il rinnovo del contratto con Ryanair, in scadenza al 31 ottobre 2022, evidenziano come l'*headroom* risultante dall'*impairment* test svolto al 31 dicembre 2021 sia tale da poter sostenere variazioni negative anche apprezzabili in termini di prezzi unitari e di numeri di passeggeri.

Alla luce di quanto sopra, il Gruppo conferma pertanto le risultanze di recuperabilità degli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione al 30 giugno 2022, così come del capitale investito netto del Gruppo.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 30 giugno 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2022	al 31.12.2021	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.017	3.151	(134)
Macchinari, attrezzature e impianti	2.047	2.085	(38)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.335	1.405	(70)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	522	487	35
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	14.416	14.623	(207)
Terreni in leasing	688	855	(167)
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in leasing	0	0	0
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	328	397	(69)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	230	150	80
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	1.246	1.402	(156)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	15.662	16.025	(363)

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività materiali per il semestre chiuso al 30 giugno 2022 con relativo confronto al 31 dicembre 2021 per singola categoria di attività materiale.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>31.12.2021</i>			<i>Movimentazione del periodo</i>				<i>al 30.06.2022</i>		
	<i>Costo storico</i>	<i>Fondo Ammortamento</i>	<i>Valore di Bilancio</i>	<i>Incrementi/ Acquisizioni</i>	<i>Ammortamenti</i>	<i>Decrementi/Ces sioni/Riclassificazioni</i>	<i>Decremento Fondo</i>	<i>Costo storico</i>	<i>Fondo Ammortamento</i>	<i>Valore di Bilancio</i>
Terreni	2.763	0	2.763	0	0	0	0	2.763	0	2.763
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	8.625	(5.474)	3.151	0	(134)	0	0	8.625	(5.608)	3.017
Macchinari, attrezzature e impianti	16.049	(13.964)	2.085	307	(345)	(167)	167	16.189	(14.142)	2.047
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	10.598	(9.193)	1.405	219	(287)	(63)	61	10.754	(9.419)	1.335
Immobilizzazioni materiali in corso	487	0	487	35	0	0	0	522	0	522
Investimenti Immobiliari	4.732	0	4.732	0	0	0	0	4.732	0	4.732
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	43.254	(28.631)	14.623	561	(766)	(230)	228	43.585	(29.169)	14.416
Terreni in leasing	1.898	(1.043)	855	8	(163)	(40)	28	1.866	(1.178)	688
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	488	(91)	397	0	(61)	(8)	0	480	(152)	328
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	445	(295)	150	122	(38)	(116)	112	451	(221)	230
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	2.831	(1.429)	1.402	130	(262)	(164)	140	2.797	(1.551)	1.246
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	46.085	(30.060)	16.025	691	(1.028)	(394)	368	46.382	(30.720)	15.662

Al 30 giugno 2022 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 691 mila Euro e riguarda prevalentemente l'acquisto di un apparato Firewall a protezione della rete aziendale, un elevatore semovente per i passeggeri a ridotta mobilità (PRM) e computer e hardware di vario genere.

La categoria in esame include il diritto d'uso di beni di terzi in leasing, rilevato ai sensi dell'IFRS 16, che il Gruppo ADB rileva in qualità di locatario principalmente per la locazione a lungo termine di terreni adibiti a parcheggi, di autovetture a uso promiscuo per dipendenti, di un mezzo De lcer utilizzato per attività operative in piazzale e di qualche attrezzatura. Il valore iscritto al 30 giugno 2022 corrisponde al valore attuale delle rate di noleggio a scadere che trova corrispondenza nelle passività finanziarie correnti e non correnti per leasing.

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 la Capogruppo, mediante valutazioni interne, conferma periodicamente che il valore di iscrizione approssimi il *fair value* del medesimo. Alla data di redazione del bilancio non si sono ravvisati indicatori di *impairment* su tali *asset*.

3. Partecipazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Altre Partecipazioni al 30 giugno 2022 invariato rispetto ai dati al 31 dicembre 2021:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 30.06.2022
Altre partecipazioni	44	0	0	0	44
TOTALE PARTECIPAZIONI	44	0	0	0	44

La composizione della voce in esame è la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 30.06.2022	al 31.12.2021	Variazione
Consorzio Energia Fiera District	14,3%	3	3	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
Bologna Welcome Srl	10%	41	41	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		44	44	0

4. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per il semestre chiuso al 30 giugno 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi / Riclassifiche	Svalutazioni	al 30.06.2022
Credito da Terminal Value	1.387	40	0	0	1.427
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Altre attività finanziarie	1.046	10	0	0	1.056
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	13.306	50	0	0	13.356

Al 30 giugno 2022 la voce "Altre attività finanziarie non correnti" è formata da:

- 1,4 milioni di Euro dal credito da Terminal Value per la quota parte dei corrispettivi per i servizi di costruzione/miglioramento resi dal Gruppo relativi agli investimenti in diritti di concessione nonché un'integrazione del corrispettivo per *performance obligation*, ai sensi dell'IFRS 15, sugli interventi effettuati sul fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali. Tale credito, iscritto al valore attuale, deriva dall'applicazione della normativa sul Terminal Value di cui all'art.703 cod. nav. che stabilisce che, per gli investimenti in diritti di concessione, il gestore aeroportuale riceverà dal subentrante, alla scadenza della concessione, un importo, pari al valore residuo a tale data dell'investimento stesso così come degli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, entrambi calcolati secondo le regole della contabilità regolatoria. La voce in oggetto si riferisce quindi alla quota di investimenti in diritti di concessione e interventi al fondo di rinnovo che, ai fini della contabilità regolatoria, rappresentano attività che non saranno completamente ammortizzate alla data di scadenza della concessione. La movimentazione del periodo è determinata dai proventi finanziari di competenza del semestre calcolati sul credito iscritto al 31 dicembre 2021;

- 10,9 milioni di Euro di strumento finanziario partecipativo in Marconi Express Spa, società concessionaria della realizzazione e gestione dell'infrastruttura di collegamento rapido su rotaia tra Aeroporto e Stazione Centrale di Bologna denominato People Mover. Tale strumento finanziario, sottoscritto dalla Capogruppo in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro, è iscritto per tale valore, corrispondente all'importo effettivamente versato ovvero al costo sostenuto a tale data. L'investimento in esame, oltre all'interesse strategico-operativo legato al miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto, risponde all'obiettivo del Gruppo sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita dell'attività finanziaria. Ai sensi del principio contabile IFRS 9, trattandosi di strumento partecipativo di capitale che non attribuisce diritti amministrativi e quindi non garantisce il controllo/controllo congiunto o significativa influenza sull'entità ai sensi dei principi contabili internazionali, l'attività finanziaria è valutata al fair *value through profit or loss*. Nel caso di specie, considerata la difficoltà di misurazione del fair value di tale Strumento Finanziario Partecipativo, le valutazioni successive di tale SFP avvengono al costo quale miglior stima di fair value e le eventuali riduzioni di valore, quantificate confrontando il valore contabile con il valore attuale dei flussi finanziari attesi attualizzati al tasso di mercato per strumenti simili, sono imputate a Conto Economico. Relativamente alla valutazione dello Strumento Finanziario Partecipativo al 30 giugno 2022 non è stata apportata nessuna variazione in quanto i risultati intermedi comunicati dalla concessionaria in termini di biglietti venduti e le aspettative di traffico per l'intera annualità sono positivi ed in linea con le previsioni del piano economico-finanziario. Sulla base di questi ed altri elementi il Gruppo ritiene che non vi siano evidenze di *impairment loss* da rilevare sul valore dello strumento partecipativo al 30 giugno 2022. Si precisa che la società mostra al 31 dicembre 2021 un patrimonio netto pari a 13 milioni di Euro, una perdita di esercizio pari a 3,1 milioni di Euro ed un indebitamento finanziario netto pari a 66,7 milioni di Euro.
- 1,1 milioni di Euro di un prodotto di capitalizzazione acquistato nel 2019, di durata 10 anni e scadenza nel 2029. Ai sensi del principio IFRS 9 tale attività è classificata nella categoria degli "Held to collect – HTC", in quanto risponde all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali. Tuttavia nel caso di specie la scadenza è definita contrattualmente ma il rendimento è legato all'andamento di una gestione patrimoniale e quindi questo strumento finanziario è valutato al *fair value through profit or loss*.

5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per il semestre chiuso al 30 giugno 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 30.06.2022
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	13.093	472	(1.606)	11.959

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

- fondi fiscalmente deducibili in esercizi successivi quali fondo rinnovo beni in concessione, fondo rischi ed oneri e fondo svalutazione crediti;
- costi di manutenzione di cui all'art. 107 del TUIR, deducibili in esercizi successivi;
- perdite fiscali portate a nuovo relative principalmente allo stanziamento del credito per imposte anticipate sulla perdita fiscale al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020 per la quale sussiste la ragionevole certezza del futuro recupero considerati i risultati economici previsionali del Gruppo.
 - rettifiche connesse all'applicazione dei principi contabili internazionali;
 - componenti negativi di reddito deducibili in esercizi successivi.

Il decremento registrato nel primo semestre è ascrivibile principalmente all'utilizzo, in deduzione del reddito realizzato nel periodo, delle imposte anticipate stanziato nel 2020 e nel 2021 a fronte delle perdite fiscali IRES e sull'ACE.

In merito alle imposte differite attive, che risultano iscritte in bilancio, si evidenzia che la relativa recuperabilità è attendibilmente imputabile alle previsioni sottese e derivanti dalle più aggiornate proiezioni economiche del Gruppo.

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 30 giugno 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2022	al 31.12.2021	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	11	50	(39)
Depositi cauzionali	90	93	(3)
Crediti tributari non correnti	67	67	0
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	168	210	(42)

Non si rilevano variazioni significative tra i due periodi. La voce "crediti tributari non correnti" accoglie il credito d'imposta esigibile oltre l'esercizio successivo per investimenti in beni strumentali della Capogruppo di cui alla L. 160/2019 art. 1, co. da 184 a 197 e alla L. 178/2020 art. 1, co. da 1051 a 1063.

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 30 giugno 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2022	al 31.12.2021	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	554	562	(8)
Rimanenze di Prodotti finiti	350	173	177
RIMANENZE DI MAGAZZINO	904	735	169

Le rimanenze di materie sussidiarie e di consumo si riferiscono a giacenze di materiali di officina e di consumo quali cancelleria, stampati e divise oltre a gasolio da riscaldamento e liquido antigelo per lo sbrinamento della pista mentre le rimanenze di prodotti finiti si riferiscono al carburante per aeromobili ed al liquido antigelo per il relativo sbrinamento. La crescita delle rimanenze al 30 giugno 2022 è dovuta principalmente a quest'ultima componente.

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 30.06.2022	al 31.12.2021	Variazione
Crediti commerciali	19.194	21.616	(2.422)
Fondo svalutazione	(1.875)	(1.639)	(236)
CREDITI COMMERCIALI	17.319	19.977	(2.658)

Al 30 giugno 2022 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere, ammontano a 19,2 milioni di Euro ed evidenziano una diminuzione di 2,4 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2021 grazie ad una generale ripresa dei normali termini di incasso commerciali che, anche se non ancora ai livelli pre-Covid, mostrano una tendenza positiva (55 giorni al 30 giugno 2022 contro 79 giorni al 31 dicembre 2021).

Si riporta di seguito una analisi per anzianità dei crediti commerciali del Gruppo in essere al 30 giugno 2022, confrontato con il 31 dicembre 2021:

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 30.06.2022
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	10.308	8.219	18.527
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	667	0	667
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	10.975	8.219	19.194

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	10.308	3.434	1.227	525	3.033	18.527

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2021
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	7.110	14.099	21.210
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	406	0	406
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	7.516	14.099	21.616

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	7.110	5.046	3.844	2.004	3.205	21.210

Il miglioramento dell'anzianità dei crediti si evince dalla crescita dal 34% al 56% dei crediti a scadere e, quindi più recenti che sono passati da 7,1 milioni al 31 dicembre 2021 a 10,3 milioni di Euro al 30 giugno 2022.

I crediti commerciali lordi sono esposti al netto del fondo rettificativo svalutazione crediti: quest'ultimo è aumentato per le svalutazioni effettuate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso e per le svalutazioni applicate sulla massa creditoria residuale, suddivisa in categorie di clienti e per classi di scaduto, in applicazione del metodo parametrico semplificato consentito dall'IFRS9 alle società con un portafoglio clienti diversificato e parcellizzato (*Provision Matrix*). Gli accantonamenti complessivi al fondo svalutazione crediti del periodo ammontano a 0,4 milioni di Euro. Nel fondo svalutazione crediti la posizione individuale maggiormente significativa è relativa ad Alitalia SAI, per cui si rimanda a quanto più diffusamente illustrato nella Relazione sulla Gestione.

La movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti nel corso dei due periodi è stata la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2022
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.639)	(429)	173	19	(1.875)

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2021
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(992)	(714)	8	11	(1.688)

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 30 giugno 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2022	al 31.12.2021	Variazione
Credito IVA	108	88	20
Crediti per imposte dirette	45	54	(9)
Crediti verso il personale	58	53	5
Altri crediti	8.014	5.198	2.816
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	8.225	5.393	2.832

La crescita di questa categoria è dovuta all'aumento della voce "altri crediti" per 2,8 milioni di Euro di cui si fornisce il dettaglio nella tabella seguente.

La voce "crediti per imposte dirette" attiene al credito esigibile a breve termine per investimenti su beni strumentali di cui alla L.160/2019 art., co.184 a 197, e alla L. n. 178/2020 art.1 co.1051 a 1063.

Di seguito la tabella di dettaglio della voce "altri crediti":

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2022	al 31.12.2021	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	6.949	5.279	1.670
Crediti per Iresa	338	341	(3)
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.506)	(1.584)	78
Ratei e Risconti attivi	1.184	761	423
Anticipi a fornitori	33	7	26
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	159	77	82
Altri crediti correnti	857	317	540
TOTALE ALTRI CREDITI	8.014	5.198	2.816

La prima voce attiene il credito verso vettori per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri, istituita dall'art. 2, comma 11, della L. 350/2003 e successive integrazioni e modifiche, strettamente correlato al traffico passeggeri; il Gruppo, incassata l'addizionale, la versa negli appositi capitoli di entrata del bilancio dello Stato e all'Inps rispettivamente nella misura di Euro 1,50 e Euro 5,00 per passeggero imbarcato. Anche nel primo semestre 2022 non sono intervenute modifiche tariffarie dell'addizionale quindi la crescita è legata esclusivamente all'aumento del traffico e quindi del fatturato *aviation*.

Il credito per Iresa, sostanzialmente invariato rispetto al 31 dicembre 2021, è dovuto all'introduzione, dal 1° gennaio 2020 del tributo regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili che il Gruppo addebita ai vettori in base al *noise certificate* e all'orario di decollo/approdo degli aeromobili e riversa, una volta incassato, alla Regione Emilia Romagna.

La posta indicata come “fondo svalutazione altri crediti correnti” accoglie il fondo svalutazione dei crediti per l’addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e per l’Iresa, ottenuto per riclassifica nell’attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell’addizionale e dell’Iresa addebitata ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale o che contestano l’addebito. Questa posta che riveste un carattere esclusivamente patrimoniale, è classificata a deconto dei rispettivi crediti per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero e si è movimentata come illustrato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2022
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale/Iresa	(1.584)	(90)	0	168	(1.506)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(1.584)	(90)	0	168	(1.506)

I ratei e risconti attivi sono in aumento rispetto al 31 dicembre 2021 per l’infrannualità del periodo in esame ed accolgono principalmente le seguenti voci di costo rilevate anticipatamente nel semestre:

- 0,3 milioni di Euro di canoni elaborazione dati;
- 0,2 milioni di Euro di premi assicurativi;
- 0,2 milioni di Euro di tasse varie;
- 0,1 milioni di Euro per commissioni Sace su mutui finalizzati nel 2020.

Infine, la crescita della voce “altri crediti correnti” attiene prevalentemente l’anticipazione lavori erogata ad un appaltatore il cui contratto di appalto è stato recentemente risolto in danno ai sensi e per gli effetti dell’art.108 del D.Lgs. 50/2016 e per il cui approfondimento si rimanda al capitolo Contenziosi della Relazione sulla Gestione. Tale credito è garantito da garanzia fidejussoria assicurativa di pari importo.

10. Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2022	al 31.12.2021	Variazione
Depositi bancari e postali	56.633	28.180	28.453
Denaro e valori in cassa	33	35	(2)
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	56.666	28.215	28.451

La voce “depositi bancari e postali” è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari. Oltre ai conti correnti bancari la Capogruppo dispone di una linea di credito non utilizzata di 5 milioni di Euro. Per il commento sulla liquidità del semestre si rinvia all’apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione.

Indebitamento Finanziario Netto

La seguente tabella riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto al 30 giugno 2022, 31 dicembre 2021 e al 30 giugno 2021, in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021 così come recepito dal richiamo di attenzione CONSOB n. 5/21 del 29 aprile 2021:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2021
A Disponibilità liquide	56.666	28.215	22.951
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	0	0
C Altre attività finanziarie correnti	0	0	0
D Liquidità (A+B+C)	56.666	28.215	22.951
E Debito finanziario corrente	(2.137)	(1.732)	(987)
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(9.316)	(6.191)	(3.067)
G Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(11.453)	(7.923)	(4.054)
H Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	45.213	20.292	18.897
I Debito finanziario non corrente	(57.920)	(62.577)	(67.229)
J Strumenti di debito	0	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(776)	(949)	(824)
L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(58.696)	(63.526)	(68.053)
M Totale indebitamento finanziario (H + L)	(13.483)	(43.234)	(49.156)

La voce A è pari alla voce "cassa ed altre disponibilità liquide"; si rimanda alla nota 10 per maggiori dettagli. La voce G è pari al saldo della voce "passività finanziarie correnti"; si rimanda alla nota 16 per maggiori dettagli.

La voce L è pari al saldo della voce "passività finanziarie non correnti"; si rimanda sempre alla nota 16 per maggiori dettagli.

Per un'analisi di dettaglio in relazione all'evoluzione dell'indebitamento finanziario netto nel periodo in esame, si rimanda a quanto esposto dagli amministratori nella Relazione sulla Gestione.

PASSIVITÀ

11. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 30 giugno 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2022	al 31.12.2021	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	67.770	74.201	(6.431)
Risultato dell'esercizio	25.337	(6.717)	32.054
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	183.421	157.798	25.623

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 30 giugno 2022 ammonta a Euro 90.314.162, risulta interamente versato ed è formato da n. 36.125.665 azioni ordinarie prive di valore nominale.

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

<i>in unità di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	25.622.775	(9.628.991)
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	0,71	(0,27)
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,71	(0,27)

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo Consolidato

Si precisa che per il Gruppo AdB l'utile/(perdita) per azione base e l'utile/(perdita) per azione diluito al 30 giugno 2022 così come al 31 dicembre 2021 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 30 giugno 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2022	al 31.12.2021	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	8.179	8.179	0
Riserva straordinaria	57.389	57.116	273
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/perdite portati a nuovo	(19.435)	(12.445)	(6.990)
Riserva OCI	(775)	(1.060)	285
TOTALE RISERVE	67.770	74.201	(6.432)

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è stata costituita quanto a:

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

- 11,33 milioni di Euro a seguito dell'OPVS del luglio 2015.

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

La riserva straordinaria risulta incrementata per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio 2021 della controllata FFM.

La riserva Utili/perdite portati a nuovo si movimenta per effetto:

- degli utili dell'esercizio precedente derivanti dalle scritture IAS delle società controllate;
- della destinazione dei risultati dell'esercizio precedente della controllata Tag e della Capogruppo.

La riserva OCI rileva le variazioni derivanti dall'attualizzazione del TFR secondo quanto previsto dallo IAS 19 *revised* (nota 13), al netto del relativo effetto fiscale come da tabella di seguito riportata:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2022	al 31.12.2021	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.019)	(1.395)	376
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	244	335	(91)
RISERVA OCI	(775)	(1.060)	285
di cui di terzi	0	0	0
di cui del gruppo	(775)	(1.060)	285

12. 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 giugno 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2022	al 31.12.2021	Variazione
TFR	3.193	3.616	(423)
Altri fondi relativi al personale	308	225	83
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.501	3.841	(340)

La tabella di seguito riporta la movimentazione dell'esercizio dei fondi in esame:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 30.06.2022
TFR	3.616	11	18	(76)	(376)	3.193
Altri fondi relativi al personale	225	82	1	0	0	308
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.841	92	19	(76)	(376)	3.501

La valutazione attuariale del TFR è realizzata in base alla metodologia dei "benefici maturati" ed è stata effettuata con il supporto di esperti attuari.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato per gli esercizi esposti in tabella:

- a) tasso di attualizzazione: 2,74% per la valutazione al 30.06.2022 e 0,98% per la valutazione al 31.12.2021;
- b) tasso di inflazione: 2,10% per la valutazione al 30.06.2022 e 1,75% per la valutazione al 31.12.2021;
- c) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato. Con riferimento all'invalidità è stata utilizzata una tavola INPS differenziata in funzione dell'età e del sesso;
- d) tasso di turnover del personale: 1%.

Come per qualsiasi valutazione attuariale, i risultati dipendono dalle basi tecniche adottate quali, tra le altre, il tasso di interesse, il tasso di inflazione e il turnover atteso. Nella tabella seguente si riporta la *sensitivity* per ciascuna ipotesi attuariale rilevante alla fine del periodo, evidenziando gli effetti delle variazioni delle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili a tale data, in termini assoluti.

in migliaia di euro	Parametro valutativo					
	+1% sul tasso di turnover	-1% sul tasso di turnover	+ 0,25% sul tasso annuo di inflazione	- 0,25% sul tasso annuo di inflazione	+ 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione	- 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione
TFR	3.196	3.189	3.236	3.150	3.126	3.262

A completamento dell'informativa si riporta nel seguito la tabella con le erogazioni previste dal piano in un arco temporale di 5 anni:

Anni	Erogazioni future stimate (in migliaia di euro)
1	161
2	290
3	126
4	314
5	116

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 30 giugno 2022 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale della Capogruppo.

13. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 30 giugno 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

in migliaia di euro	al 31.12.2021	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2022
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.691	143	-93	2.741

in migliaia di euro	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2021
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.618	28	0	2.646

Il fondo imposte differite ammonta a 2,7 milioni di Euro. Le imposte differite sono state iscritte in sede di transizione agli IFRS a seguito dell'applicazione dell'IFRIC 12 "accordi per servizi in concessione", come dettagliato nella nota relativa alla Transizione ai Principi Contabili Internazionali IFRS del Bilancio 2014. Anche l'incremento dell'esercizio è da attribuire all'applicazione dell'IFRIC 12 sugli investimenti in diritti di concessione senza rilevanza fiscale.

14. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente e corrente)

Il fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali accoglie lo stanziamento destinato alla copertura delle spese di manutenzione conservativa e di ripristino dei beni in concessione che il Gruppo è tenuto a restituire al termine della concessione in perfetto stato di funzionamento.

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione del fondo per il semestre chiuso al 30 giugno 2022, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Incrementi	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.06.2022
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	10.097	404	0	(708)	9.793
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	1.676	0	(575)	708	1.809
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	11.773	404	(575)	0	11.602

Al 30 giugno 2022 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo ammonta a 11,6 milioni di Euro leggermente inferiore all'ammontare iscritto al termine dell'esercizio precedente.

La movimentazione del periodo è dovuta:

- ✓ all'accantonamento (1,2 milioni di Euro) al netto dell'aggiornamento del tasso di attualizzazione dei flussi finanziari che ha determinato un impatto positivo di 0,8 milioni di Euro;
- ✓ agli utilizzi (575 mila Euro) per interventi che riguardano principalmente il ripristino di un tratto dello strato di usura della pista di volo oltre ad interventi sulla copertura del terminal, di riqualifica uffici e interventi vari sugli impianti (gruppi refrigeratori, impianti di condizionamento, ripristino quadri elettrici).

A completamento dell'informativa richiesta si espone nella tabella seguente la *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati per l'attualizzazione del fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali al 30 giugno 2022:

<i>in migliaia di euro</i>	Saldo esercizio (oneri)/ proventi finanziari	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Fondo di rinnovo infrastrutture	773	712	785

La curva di *discounting* utilizzata per la valutazione è comprensiva del rischio paese di riferimento. Nel caso specifico sono stati utilizzati quali dati di input i rendimenti dei titoli di Stato *zero coupon bond* con scadenza a breve, medio e lungo termine (da 3 mesi a 30 anni), rilevati dall'*information provider* Bloomberg.

15. Fondi per rischi e oneri (non corrente e corrente)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi per rischi ed oneri non correnti e correnti per il semestre chiuso al 30 giugno 2022:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 30.06.2022
Fondo rischi per contenziosi in corso	978	106	0	1.084
Altri fondi rischi e oneri	539	0	(277)	262
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	1.517	106	(277)	1.346
Fondo arretrati lavoro dipendente	23	3	0	26
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	23	3	0	26
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	1.540	109	(277)	1.372

La voce “fondo rischi per contenziosi in corso” accoglie l’aggiornamento delle passività prudenzialmente stimate, anche con l’ausilio dei legali a mandato, a fronte di contenziosi in corso ed include principalmente:

- la stima degli interessi eventualmente dovuti in relazione al debito relativo al servizio antincendio (17,7 milioni di Euro al 30 giugno 2022), così come disciplinato dall’art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall’art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009;
- la stima dei rischi di revocatoria su alcuni clienti falliti nei passati esercizi, ad eccezione del fallimento Alitalia, per cui si rimanda al paragrafo successivo;
- la stima della passività per possibili contenziosi con appaltatori di lavori sul sedime aeroportuale.

Per maggiori informazioni si rimanda al capitolo Contenziosi della Relazione sulla Gestione.

La voce “altri fondi rischi ed oneri” è stata invece movimentata a fronte della sottoscrizione dell’atto di adesione nei confronti del Comune di Bologna, a seguito della diversa classificazione catastale di alcuni immobili ad opera dell’Agenzia delle Entrate - Direzione Provinciale di Bologna - Ufficio Provinciale – Territorio Area Servizi Catastali e Cartografici in data 13.12.2021, avendo la stessa provveduto d’ufficio ex L.311/04.

La definizione del suddetto atto si è definitivamente perfezionata con il versamento della somma dovuta da parte di AdB e TAG.

Tale adesione, non ha comunque significato di acquiescenza ed è stata assunta al solo fine di evitare un contenzioso la cui prosecuzione sarebbe stata, in qualunque caso, eccessivamente onerosa ed antieconomica per il Gruppo, avuto riguardo al ridotto ambito di applicazione delle annualità in oggetto e la non applicazione delle sanzioni.

La Capogruppo ha fatto valere le proprie ragioni, con notifica, in data 9 febbraio 2022, di un apposito ricorso tributario avverso l’Agenzia del Territorio e delle Entrate per impugnare l’atto di classamento di imperio del 13 dicembre 2021, di cui si contestano radicalmente presupposti e motivazioni.

Il Gruppo, sino a che il contenzioso catastale proseguirà, senza un giudicato definitivo, provvederà a corrispondere le imposte IMU di competenza per poi fare valere, nei termini di legge, le eventuali richieste di rimborso di quanto versato.

Infine, il fondo arretrati lavoro dipendente riguarda la controllata FFM e, in particolare, la stima della parte economica del rinnovo del CCNL degli Handler, scaduto il 30 giugno 2017.

Sulla base dell’avanzamento dei contenziosi alla data di redazione del presente documento, supportato dall’aggiornamento dei consulenti a mandato, il Gruppo ritiene che i fondi stanziati in bilancio siano congrui e rappresentino la miglior stima delle passività per rischi e oneri.

Passività potenziali

In relazione al contenzioso doganale che ha coinvolto la controllata FFM nel 2021, più dettagliatamente descritto nell'apposita sezione "contenziosi" della Relazione sulla gestione, cui si rimanda, si rammenta che l'Ufficio delle Dogane di Bologna, in data 20 aprile 2021, ha notificato alla controllata FFM l'avviso di rettifica di diversi accertamenti di dichiarazione doganale, che contenevano l'invito a corrispondere maggiori dazi e IVA, unitamente agli interessi di mora, per circa 4,3 milioni di Euro. La controllata FFM, che ritiene di avere sempre operato nella massima correttezza e legalità, ha proposto impugnativa avverso ai già menzionati avvisi, cui ha fatto seguito la sentenza della CTP di Bologna del 6 luglio 2022, che ha accolto solo parzialmente i ricorsi di FFM, riducendo così l'ammontare delle somme richieste dall'agenzia delle entrate di 0,8 milioni di Euro.

La società sulla scorta del parere dei legali incaricati, valutato il dossier documentale inerente alla posizione, la giurisprudenza in materia ed anche alla luce della recente sentenza di primo grado, conferma di ritenere possibile ma non probabile la soccombenza. Nei termini di procedura FFM proporrà appello avverso le motivazioni non accolte nella sentenza del luglio 2022. Relativamente a questo contenzioso, infine, si ricorda che la garanzia per 5,8 milioni di Euro emessa da primario istituto a favore dell'Agenzia della Dogane su richiesta di FFM, per il provvedimento sospensivo dei verbali di accertamento notificati alla controllata, prevede una co-obbligazione da parte di AdB.

In relazione, infine, alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia la Società ha ricevuto, ad inizio maggio 2020, notifica dell'azione revocatoria proposta dal Commissario Straordinario di ALITALIA SAI in a.s.. Il Gruppo ha valutato la passività potenziale legata al rischio di revocatoria sui crediti incassati nei sei mesi antecedenti la procedura, per un importo pari a 2,01 milioni di Euro (al lordo dell'addizionale comunale ai diritti di imbarco dei passeggeri già versata alle autorità competenti). Alla data di redazione del presente documento, tenuto conto delle informazioni note e degli elementi di difesa eccezionali a fronte dell'azione avanzata, gli Amministratori, previo confronto con i legali incaricati, hanno giudicato la passività in oggetto come possibile ma non probabile; gli stessi hanno pertanto, ritenuto di darne opportuna informativa in Nota senza procedere ad alcun accantonamento e nel contempo di proseguire nella propria azione di difesa.

16. Passività finanziarie non correnti e correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti e correnti al 30 giugno 2022 confrontate con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2022	al 31.12.2021	Variazione
Mutui - parte non corrente	57.920	62.577	(4.657)
Passività finanziarie non correnti per leasing	776	949	(173)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	58.696	63.526	(4.830)
Mutui - parte corrente	9.316	6.191	3.125
Passività finanziarie correnti per leasing	571	597	(26)
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	1.525	1.112	413
Altri debiti finanziari correnti	41	23	18
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	11.453	7.923	3.530
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	70.149	71.449	(1.300)

Le passività finanziarie al 30 giugno 2022 ammontano a 70,1 milioni di Euro in calo di 1,3 milioni rispetto al 31 dicembre 2021 principalmente per il pagamento delle rate dei mutui e dei leasing in scadenza nel periodo (1,8 milioni di Euro) parzialmente controbilanciato dall'aumento dei debiti per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e Iresa (0,4 milioni di Euro) per la quota incassata dai vettori al 30 giugno 2022 e riversata agli Enti creditori nel mese di luglio.

Al 30 giugno 2022 la voce “mutui” è composta da:

- mutuo con garanzia SACE con scadenza 2026 erogato da Intesa Sanpaolo Spa nel luglio 2020 per Euro 33,9 milioni per supportare il piano di sviluppo infrastrutturale e fronteggiare la riduzione del traffico derivante dall'emergenza Covid-19. Tale finanziamento che prevede un periodo di preammortamento di 3 anni, è classificato per 33,9 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti come al 31 dicembre 2021;
- mutuo con garanzia SACE con scadenza 2026 erogato da Unicredit Spa nel luglio 2020 per Euro 25 milioni per supportare il piano di sviluppo infrastrutturale e fronteggiare la riduzione del traffico derivante dall'emergenza Covid-19. Tale finanziamento che prevede un periodo di preammortamento di 2 anni, è classificato per 18,75 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti e per 6,25 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui parte corrente;
- mutuo quindicennale con scadenza 2026 per un residuo complessivo al 30 giugno 2022 di 2 milioni di Euro (2,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2021), erogato dal Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana) a sostegno dei costi di realizzazione del Terminal Aviazione Generale. Tale debito è classificato per 1,5 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente (1,7 milioni di Euro al 31 dicembre 2021), e per 0,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi dodici mesi, tra i mutui – parte corrente (0,5 milioni di Euro anche al 31 dicembre 2021);
- mutuo decennale con scadenza dicembre 2024, in essere al 31 dicembre 2021 per 6,3 milioni di Euro (7,7 milioni di Euro al 31 dicembre 2021) erogato da Intesa Sanpaolo Spa, finalizzato alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali. Tale finanziamento è classificato per 3,8 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente e per 2,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui – parte corrente.

Al fine di garantire la necessaria liquidità per supportare il piano degli investimenti e sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale, la Capogruppo ha sottoscritto a dicembre 2021 un finanziamento con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) per il quale al 30 giugno 2022 non è stata avanzata nessuna richiesta di erogazione. Il contratto di finanziamento consentirà ad AdB una flessibilità adeguatamente allineata agli avanzamenti del piano di sviluppo infrastrutturale ed all'effettivo fabbisogno finanziario, assicurando un periodo di disponibilità delle erogazioni fino a 48 mesi dalla stipula e *tranches* plurime, in ogni caso per un importo complessivo non superiore al 50% dei costi stimati dell'intero progetto. Ciò unitamente alla flessibilità dell'opzione di scelta tra un tasso fisso e un tasso variabile, il cui importo sarà in entrambi i casi determinato da parte di BEI in relazione al momento della richiesta di finanziamento e alle condizioni complessive di erogazione e restituzione. L'ultima data di rimborso di ogni *tranche* cadrà non prima di quattro anni e non oltre diciotto anni dalla relativa data di erogazione, ferma la possibilità per AdB di procedere a rimborsi anticipati volontari. Il contratto presenta negative *pledges* e *covenant* anche informativi tipici per similari fattispecie, tra cui un obbligo di rimborso anticipato in caso di acquisizione del controllo di AdB.

Dettaglio Mutui:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2022	al 31.12.2021	Variazione
Mutui - parte non corrente	57.920	62.577	(4.657)
Mutui - parte corrente	9.316	6.191	3.125
TOTALE MUTUI	67.236	68.768	(1.532)

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 30 giugno 2022:

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

Relativamente ai due finanziamenti bancari con garanzia Sace accessi nel 2020, al costo nominale annuo presente nella tabella suesposta, si aggiunge il costo della garanzia SACE che ammonta allo 0,5% il primo anno, 1% il secondo e terzo anno e 2% dal quarto al sesto anno della quota di debito garantito, pari al 90% del finanziamento.

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

Con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento del Gruppo, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 30 giugno 2022 il Gruppo non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori in quanto il Gruppo è adempiente rispetto agli impegni contrattuali in essere.

In seguito al deterioramento della situazione economica a causa della pandemia da Covid-19, e del mutamento della stessa rispetto a quanto previsto nel 2014, sono in corso di ridefinizione i *covenant* del finanziamento sottoscritto con Intesa Sanpaolo Spa e in scadenza a dicembre 2024 mentre relativamente al mutuo Unicredit finalizzato a luglio 2020, i *covenant* annuali previsti contrattualmente si applicheranno a partire dal bilancio 2022.

La revisione delle proiezioni economiche-finanziarie al 31 dicembre 2022 sulla base delle previsioni di traffico, ricavi, costi e investimenti aggiornate al 30 giugno 2022 evidenziano il rispetto dei *covenant* suddetti.

Si riporta di seguito una *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati ai mutui a tasso variabile in essere al 30 giugno 2022.

Istituto Finanziario erogante	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	in migliaia di Euro			
			Saldo 30.06.2022	Saldo esercizio interessi	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 0,9	1.970	4	9	3
Intesa San Paolo Spa garanzia Sace	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 1.29%	33.900	131	215	114

Nella tabella seguente si espongono le passività per leasing, in accordo al principio contabile IFRS 16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti contrattualmente per il diritto d'uso dei beni iscritti nell'attivo immobilizzato alla nota 2.

in migliaia di euro	al 30.06.2022	al 31.12.2021	Variazione
Passività finanziarie per leasing non correnti	776	949	(173)
Passività finanziarie correnti per leasing	571	597	(26)
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER LEASING	1.347	1.546	(199)

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

La tabella suesposta si riferisce a queste ultime obbligazioni suddivise in passività finanziarie per leasing:

- non correnti: per 0,8 milioni di Euro relativi ai canoni contrattualmente dovuti con scadenza oltre i 12 mesi successivi
- correnti: per 0,6 milioni di Euro relativi ai canoni in scadenza entro il corrente anno.

Si riporta la tabella richiesta dallo IAS 7 - Rendiconto Finanziario al fine di una migliore informativa sulla movimentazione delle passività finanziarie.

in migliaia di euro	31/12/2021	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/Riclassifiche	30/06/2022
Finanziamenti - quota corrente	6.191	(1.538)	0	4.663	9.316
Passività per leasing - quota corrente	597	(310)	43	241	571
Finanziamenti - quota non corrente	62.557	0	0	(4.637)	57.920
Passività per leasing - quota non corrente	949	0	87	(260)	776
Totale	70.294	(1.848)	130	7	68.583

17. Debiti commerciali

in migliaia di euro	al 30.06.2022	al 31.12.2021	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	17.002	19.035	(2.033)

I debiti commerciali si riferiscono agli acquisti di beni e servizi, compresi gli investimenti e sono principalmente verso fornitori nazionali. Rispetto al 31 dicembre 2021 i debiti commerciali evidenziano una diminuzione di 2 milioni di Euro dovuta al minor stanziamento per fatture da ricevere per l'infrannualità del periodo in esame. Per quel che riguarda l'anzianità delle partite fornitori e, quindi, i termini di pagamento dei debiti commerciali, come si evince dalle tabelle seguenti, non si rilevano sostanziali differenze rispetto al 31 dicembre 2021.

in migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 30.06.2022
Fatture/note di credito ricevute	4.696	1.354	6.050
Fatture/note di credito da ricevere	10.952	0	10.952
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	15.648	1.354	17.002

in migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	4.696	350	208	133	663	6.050

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2021
Fatture/note di credito ricevute	5.112	1.148	6.260
Fatture/note di credito da ricevere	12.775	0	12.775
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	17.887	1.148	19.035

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	5.112	646	102	93	307	6.260

18. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 30 giugno 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2022	al 31.12.2021	Variazione
Debiti tributari correnti	2.396	1.062	1.334
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	3.798	3.873	(75)
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	21.417	18.971	2.446
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	7.298	5.188	2.110
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	34.909	29.094	5.815

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

i. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 30 giugno 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2022	al 31.12.2021	Variazione
Debito IVA	684	133	551
Debiti per imposte dirette	516	16	500
Altri debiti tributari	1.196	913	283
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	2.396	1.062	1.334

La crescita dei debiti tributari è dovuta all'aumento del debito Iva per la crescita del fatturato, del debito per imposte dirette in relazione alla stima delle imposte sul reddito del periodo oltre a ritenute a carico dei dipendenti e dei lavoratori autonomi.

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 giugno 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2022	al 31.12.2021	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	1.048	1.038	10
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	1.631	1.790	(159)
Debiti verso istituti di previdenza	1.119	1.045	74
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	3.798	3.873	(75)

Non si rilevano variazioni significative tra i due periodi.

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:

- 17,7 milioni di Euro (17,1 milioni al 31 dicembre 2021) in relazione al debito relativo al servizio antincendio così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009. Per approfondimenti si rimanda al capitolo Contenziosi della Relazione sulla Gestione;
- 3,7 milioni di Euro (1,9 milioni al 31 dicembre 2021) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo al conguaglio dell'anno 2021 e alla stima del primo semestre 2022.

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 giugno 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2022	al 31.12.2021	Variazione
Debiti per addizionale ai diritti d'imbarco e Iresa	5.788	4.035	1.753
Altri debiti correnti	990	1.068	(78)
Ratei e risconti passivi correnti	520	85	435
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	7.298	5.188	2.110

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti d'imbarco dei passeggeri e per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 30 giugno, per 5,8 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale comunale e per Iresa relativa ai crediti incassati dai vettori, ma non ancora versata agli enti creditori in quanto non ancora giunta a scadenza, viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 16). L'aumento di questa voce è dovuto alla crescita del fatturato *aviation*.

La voce "altri debiti correnti" include i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi; tale voce non presenta scostamenti significativi tra i due periodi mentre i ratei e risconti passivi evidenziano un aumento legato all'infrannualità del periodo in esame.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

RICAVI

19. Ricavi

Si riportano le tabelle di dettaglio dei ricavi per i due semestri a confronto, in relazione all'andamento dei quali si rimanda a quanto più analiticamente commentato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione.

Complessivamente si rilevano ricavi consolidati per 67,4 milioni di Euro con una crescita molto rilevante rispetto al primo semestre 2021 che si è chiuso con 17,9 milioni di Euro di ricavi. Isolando la voce "ricavi per servizi di costruzione" che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati nel periodo, pari a 4,2 milioni contro 3,8 milioni di Euro del primo semestre 2021 ed escludendo il contributo del fondo di compensazione dei danni Covid per 21,1 milioni di Euro, i ricavi del periodo in esame evidenziano comunque una crescita significativa (198,7%) passando da 14,1 milioni di Euro del primo semestre 2021 a 42,1 milioni del primo semestre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	23.287	8.044	15.243
Ricavi per servizi non aeronautici	18.312	5.569	12.743
Ricavi per servizi di costruzione	4.191	3.786	405
Altri ricavi e proventi della gestione	21.618	476	21.142
TOTALE RICAVI	67.408	17.875	49.533

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Diritti aeroportuali	19.397	6.036	13.361
Parcheggi	6.512	1.579	4.933
Ricavi per servizi di costruzione	4.191	3.786	405
Altri	27.305	2.992	24.313
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	57.405	14.393	43.012

La riconciliazione tra ricavi per *revenue stream* IFRS 15 e ricavi totali è esposta nella seguente tabella:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Diritti aeroportuali	19.397	6.036	13.361
Parcheggi	6.512	1.579	4.933
Ricavi per servizi di costruzione	4.191	3.786	405
Altro	27.305	2.992	24.313
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	57.405	14.393	43.012
Subconcessioni locali commerciali e non	9.980	3.443	6.536
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	9.980	3.443	6.536
Ricavi NO IFRS 15	24	39	(15)
TOTALE RICAVI	67.408	17.875	49.533

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per i semestri chiusi al 30 giugno 2022 e 2021.

Questa categoria di ricavi presenta la crescita maggiore tra tutte le categorie, pari al 189,5%, essendo la componente direttamente correlata al traffico (+375,5% traffico passeggeri). Sulla crescita dei ricavi di questa categoria ha inciso negativamente l'aumento più che proporzionale degli incentivi per lo sviluppo traffico a causa della variazione del mix di traffico che ha visto un significativo aumento della componente *low cost*.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	358	208	150
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	413	225	188
Ricavi da diritti aeroportuali	28.929	7.767	21.162
Ricavi da corrispettivo PRM	2.473	517	1.956
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(12.108)	(2.286)	(9.822)
Servizi di handling	1.215	917	298
Altri ricavi aeronautici	2.007	696	1.311
Riduzione ricavi per servizi aeronautici a Fondo Svalutazione Crediti	0	0	0
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	23.287	8.044	15.243

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	12.670	2.891	9.779
Diritti di approdo, decollo e sosta	10.241	3.523	6.718
Diritti per sicurezza passeggeri	4.035	935	3.100
Diritti per controllo bagagli stiva	1.575	345	1.230
Diritti di imbarco e sbarco merci	410	369	41
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	(2)	(296)	294
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	28.929	7.767	21.162

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per i semestri chiusi al 30 giugno 2022 e 2021.

La forte crescita (+228,8%) è dovuta al forte aumento del traffico passeggeri con conseguente andamento dei ricavi da servizi direttamente collegati al traffico (parcheggi 312,4%, Marconi Business Lounge 591,6% e subconcessioni dei locali e delle aree (230,5%)).

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Subconcessione locali e aree	9.055	2.740	6.315
Parcheggi	6.512	1.579	4.933
Altri ricavi commerciali	2.745	1.250	1.495
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	18.312	5.569	12.743

Di seguito il dettaglio della voce "altri ricavi commerciali":

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Marconi Business Lounge	906	131	775
Pubblicità	565	499	66
Ricavi commerciali diversi	1.274	620	654
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	2.745	1.250	1.495

Infine, anche la voce “ricavi commerciali diversi” presenta una crescita rilevante principalmente per la ripresa dei servizi collegati all’operatività quali il servizio di accessi viari al terminal e la manutenzione ed il noleggio dei mezzi operativi.

iii. Ricavi per i servizi di Costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dal Gruppo 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 4,2 milioni di Euro contro 3,8 milioni di Euro al 30 giugno 2021 per gli investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione per i dettagli dei quali si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per i semestri chiusi al 30 giugno 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	323	373	(50)
Contributi conto esercizio e conto impianti	158	103	55
Contributo fondo di compensazione danni Covid-19 Legge Bilancio 2021	21.137	0	21.137
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	21.618	476	21.142

La rilevante crescita è dovuta al contributo derivante dal Fondo di compensazione previsto dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178 (c.d. Legge di Bilancio 2021) e attuato con Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto il Ministro dell’Economia e delle Finanze. Alla luce dell’approvazione delle istanze di accesso al fondo e dell’incasso del contributo, entrambe intercorse nel primo semestre 2022, risultano essere rispettate le condizioni previste dal paragrafo 7 del principio contabile IAS 20 necessarie per l’iscrizione del contributo e quindi quest’ultimo è stato iscritto tra gli altri ricavi e proventi al 30 giugno 2022.

Ai sensi del paragrafo 20 dello IAS 20, Il contributo è interamente di competenza del primo semestre 2022 in quanto rappresenta una compensazione per costi e perdite sostenute in esercizi precedenti e non è correlato a costi futuri. Ai sensi del paragrafo 29 dello IAS 20, infine, assunto che, come sopra evidenziato, nel caso in oggetto, non vi è una correlazione temporale tra costi e perdite sostenute (contabilizzate nell’esercizio 2020) ed il relativo contributo (contabilizzato al 30 giugno 2022), il contributo è stato iscritto nella voce “altri ricavi e proventi”.

Si specifica infine che tale contributo, ai sensi dello IAS 34 paragrafo B14, identifica una categoria differente di reddito alla quale deve essere applicata un proprio specifico tax rate al fine della stima dell'onere fiscale al 30 giugno 2022, effettuata ai sensi dello stesso IAS 34. Nel caso specifico il tax rate è pari a zero in quanto il contributo non concorre alla formazione della base imponibile dell'IRES e dell'IRAP ai sensi dell'art. 10-bis del d.l. n. 137/2020.

COSTI

Nel primo semestre 2022 i costi evidenziano una crescita del 37,7% passando da 24,7 milioni del primo semestre 2021 a 34 milioni di Euro del primo semestre 2022. Se si isola la voce "costi per servizi di costruzione" – in leggero aumento per i maggiori investimenti in diritti di concessione - l'aumento dei costi operativi complessivi, passati da 21,1 a 30 milioni di Euro, è del 42,3%.

20. Costi

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per i semestri chiusi al 30 giugno 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Beni e materiali di consumo	485	287	198
Materiali di manutenzione	70	49	21
Carburanti e gasolio	1.292	328	964
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	1.847	664	1.183

Questa categoria di costi evidenzia una crescita del 106,3% collegata alla ripresa delle attività in quanto prevalentemente dovuta al maggior acquisto di liquido de-icing e di carburante per aeromobili.

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per i semestri chiusi al 30 giugno 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Spese di manutenzione	2.388	2.039	349
Utenze	1.466	853	613
Pulizie e servizi assimilati	1.069	761	308
Prestazioni di terzi	2.703	2.079	624
Servizi MBL	163	35	128
Pubblicità, promozione e sviluppo	288	132	156
Assicurazioni	538	488	50
Prestazioni professionali e consulenze	798	580	218
Compensi e rimborsi organi statutari	337	319	18
Altri costi per servizi	264	44	220
TOTALE COSTI PER SERVIZI	10.014	7.330	2.684

I costi per servizi aumentano del 36,6% rispetto al primo semestre 2021. La crescita maggiore è evidenziata dai costi per le utenze per la nota crescita tariffaria e dai costi per prestazioni di terzi (si veda dettaglio nella tabella alla fine di questa sezione) per l'aumento del traffico e dell'operatività in generale che è alla base dei maggiori costi per servizi quali l'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (servizio PRM) ed i servizi di sicurezza.

Di seguito un dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	562	446	116
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	1.568	1.518	50
Spese di manutenzione beni di terzi	258	75	183
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	2.388	2.039	349

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Sgombero neve	277	235	42
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	66	21	45
Servizio assistenza PRM	419	158	261
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	210	182	28
Servizio di sicurezza	1.003	700	303
Altre prestazioni di terzi	728	783	(55)
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	2.703	2.079	624

iii. Costi per Servizi di costruzione

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

iv. Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per canoni, noleggio e altri costi per i semestri chiusi al 30 giugno 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Canoni di concessione	2.717	594	2.123
Canoni di noleggio	111	95	16
Affitti passivi	18	0	18
Canoni elaborazione dati	773	767	6
Altri costi per godimento beni di terzi	6	4	2
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	3.625	1.460	2.165

La crescita di questa categoria di costi (+148,3%) è dovuta al canone di concessione aeroportuale per i maggiori volumi di traffico in base ai quali è calcolato.

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 giugno 2022 e 2021 per i quali non si rilevano variazioni significative.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Oneri tributari	666	567	99
Contributo servizio antincendio	639	618	21
Minusvalenze patrimoniali	3	1	2
Altri oneri e spese di gestione	171	215	(44)
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	1.479	1.401	78

vi. **Costo del personale**

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i semestri chiusi al 30 giugno 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Salari e stipendi	9.083	6.801	2.282
Oneri sociali	2.628	2.099	529
Trattamento fine rapporto	687	597	90
Trattamento di quiescenza e simili	97	97	0
Altri costi del personale	553	653	(100)
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	13.048	10.247	2.801

La crescita del costo del personale (27,8%) è dovuta da un lato alla crescita, seppure non rilevante, dell'organico (+5 risorse medie nel semestre 2022 rispetto al 2021; +40 risorse al 30 giugno 2022 rispetto al 30 giugno 2021) e dall'altro al progressivo azzeramento del ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni conseguente alla ripresa del traffico. A questi effetti si aggiungono maggiori costi per il servizio mensa e per la stima della componente variabile della retribuzione. Di segno contrario, i costi per incentivi all'esodo non presenti nel semestre in esame contrariamente alla loro incidenza nel primo semestre 2021.

La voce "altri costi del personale" è dettagliata nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Mensa dipendenti	244	156	88
Spese per aggiornamento e formazione del personale	96	57	39
Spese missioni dipendenti	37	9	28
Spese varie per il personale	94	395	(301)
Altri accantonamenti del personale	82	36	46
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	553	653	(100)

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

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Dirigenti	8	10	(2)
Impiegati	378	376	2
Operai	86	81	5
TOTALE PERSONALE	472	467	5

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	al 30.06.2022	al 30.06.2021	Variazione
Dirigenti	8	9	(1)
Impiegati	406	372	34
Operai	93	86	7
TOTALE PERSONALE	507	467	40

21. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i periodi chiusi al 30 giugno 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Ammortamento/svalutazione Diritti di concessione	3.704	3.632	72
Ammortamento altre attività immateriali	184	433	(249)
Ammortamento/svalutazione attività materiali	1.028	1.154	(126)
TOTALE AMMORTAMENTI	4.916	5.219	(303)

La voce Ammortamenti è coerente con l'avanzamento del piano ammortamenti per effetto della progressiva entrata in funzione degli investimenti nel corso delle ultime dodici mensilità (rif. Capitolo Investimenti della Relazione sulla Gestione e nota 1 e 2).

Gli ammortamenti delle attività materiali includono 262 mila di Euro di ammortamento dei diritti d'uso di beni in leasing ai sensi dell'IFRS 16.

Nella categoria in esame al 30 giugno 2022 non sono presenti importi a titolo di svalutazione delle immobilizzazioni.

22. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per i semestri chiusi al 30 giugno 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	408	401	7
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	1.177	(213)	1.390
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	109	64	45
TOTALE ACCANTONAMENTI	1.694	252	1.442

Questa categoria di costi evidenzia una crescita dovuta al maggior accantonamento al fondo rinnovo delle infrastrutture aeroportuali che rappresenta la quota di competenza del periodo per le spese di ripristino e sostituzione delle infrastrutture aeroportuali da restituire ad Enac al termine della concessione in stato di efficienza e piena operatività. Nel primo semestre 2021 il minor accantonamento o, meglio, il rilascio del fondo era conseguente alla revisione del piano decennale degli interventi di ripristino e sostituzione con slittamento temporale di alcuni importanti lavori air side. La medesima revisione effettuata al 30 giugno 2022 ha comportato un accantonamento di quasi 1,2 milioni di Euro per tener conto della nuova programmazione.

23. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Proventi da titoli	9	12	(3)
Proventi finanziari diversi dai precedenti	7	0	7
Proventi da attualizzazione fondi	813	60	753
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	829	72	757
Interessi passivi e oneri bancari	(358)	(382)	24
Oneri da attualizzazione fondi	(26)	(18)	(8)
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(3)	0	(3)
Altri oneri finanziari	(257)	(105)	(152)
TOTALE ONERI FINANZIARI	(644)	(505)	(139)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	185	(433)	618

La gestione finanziaria chiude con un saldo positivo di 0,2 milioni di Euro in miglioramento rispetto al saldo negativo di 0,4 milioni del primo semestre 2021 per effetto principalmente della forte crescita dei tassi di attualizzazione dei fondi. La voce "altri oneri finanziari" è composta principalmente dai costi della garanzia Sace dei finanziamenti accesi nel 2020 dalla Capogruppo.

24. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 30 giugno 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Imposte correnti	530	9	521
Imposte differite attive e passive	1.095	(3.027)	4.122
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	1.625	(3.018)	4.643
% imposte correnti sul risultato ante imposte	1,98%	n.s.	n.s.
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	6,03%	n.s.	n.s.

Con riferimento all'IRES si segnala il rinnovo per il triennio 2021-2023 dell'opzione per la tassazione di Gruppo.

La stima del carico fiscale IRES del primo semestre 2022 è rappresentata da un onere da tassazione consolidata, corrispondente all'IRES del 24% del reddito realizzato al netto dell'utilizzo delle perdite fiscali IRES e dell'ACE registrate nel 2020 e 2021.

La seguente tabella mostra la riconciliazione dell'aliquota IRES effettiva con quella teorica:

<i>Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Risultato ante imposte	26.962	-12.736	39.698
Aliquota ordinaria	24,00%	24,00%	0,00%
Addizionale Ires	0,00%	3,50%	-3,50%
Onere fiscale teorico	6.471	-3.502	9.973
Effetto delle variazioni in aumento e diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria			
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	634	816	-182
Costi deducibili in esercizi successivi	1.589	1.511	78
Altri costi indeducibili	504	798	(294)
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(257)	(11)	(246)
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(1.190)	(1.170)	(20)
Altre differenze	(27.282)	(889)	(26.393)
Rilascio differite attive/ accantonamento differite passive	(126)	(102)	(24)
Totale variazioni in aumento/diminuzione	(26.128)	953	(27.081)
Imponibile fiscale	834	(11.783)	
Imposta Ires corrente	200	0	200
Imposte anticipate Ires su perdita fiscale 24%	0	(2.828)	2.828
Aliquota effettiva IRES	0,74%	22,20%	7,63%

Di seguito, infine, il dettaglio delle imposte correnti dei due periodi:

<i>Dettaglio delle imposte correnti dell'esercizio</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2021	Variazione
Ires	200	0	200
Irap	333	9	324
Imposte esercizi precedenti	(3)	0	(3)
TOTALE	530	9	521

25. 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 la Capogruppo in quanto non presentano un'incidenza percentuale significativa sui valori totali del bilancio

Il socio Camera Di Commercio di Bologna è stato identificato come *Government*, determinando pertanto l'esenzione dall'informativa prevista in relazione alle parti correlate definite dallo IAS 24. La qualificazione della Camera Di Commercio di Bologna quale *Government* ha pertanto limitato l'estensione delle verifiche finalizzate all'identificazione delle parti correlate alla sola individuazione della Camera Di Commercio di Bologna. Non si riporta inoltre alcuna ulteriore informazione in bilancio in merito ai rapporti intrattenuti dalla società con il socio Camera di Commercio di Bologna, in quanto non sussistono operazioni significative con tale socio.

Nel semestre in esame sono state rilevate le seguenti operazioni con parti correlate:

Rapporti con società controllate

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Tag Bologna Srl, dal lato attivo, riguardano prevalentemente, la fornitura di alcuni servizi operativi (manutenzione mezzi e servizi di sicurezza), amministrativi e legali, di distacco del personale ed il compenso, riversato al datore di lavoro AdB, degli amministratori dipendenti della Capogruppo oltre alla subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all'assistenza al traffico di Aviazione Generale, per complessivi 60 mila Euro (contro 78 mila Euro del primo semestre 2021).

I contratti passivi di Adb nei confronti della controllata attengono prevalentemente al contributo in conto esercizio per la copertura dei costi relativi alla gestione e manutenzione delle infrastrutture del terminal Aviazione Generale finalizzate all'imbarco e sbarco dei passeggeri, a fronte del vantaggio patrimoniale derivante in capo ad Adb per via dell'inclusione di tali costi nella base di calcolo dei diritti di imbarco dei passeggeri. A quanto sopra si aggiunge il nuovo contratto di presidio H24 affidato alla controllata a far data dal 1° aprile 2021. Nel complesso i costi del primo semestre 2022 verso TAG ammontano a 228 mila Euro contro 156 mila Euro del primo semestre 2021.

Tra i rapporti non commerciali verso Tag si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato in virtù delle delibere dei Consigli di Amministrazione delle società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa del 25 gennaio 2021 (consolidante) e Tag Bologna Srl del 22 febbraio 2021 (consolidata) per gli esercizi 2021-2023;
- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) pari al capitale residuo che, alla data di chiusura del periodo, risulta pari a 2 milioni di Euro.

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Fast Freight Marconi S.p.A. si sostanziano prevalentemente nella fornitura da parte di AdB dei seguenti servizi:

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

Nel complesso i ricavi del periodo verso la controllata ammontano a 181 mila Euro contro 167 mila Euro del primo semestre 2021.

Tra i rapporti non commerciali verso FFM, si evidenzia il contratto di consolidato fiscale rinnovato in virtù delle delibere dei Consigli di Amministrazione delle società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa del 25 gennaio 2021 (consolidante) e FFM del 17 febbraio 2021 (consolidata) per gli esercizi 2021-2023 oltre al co-obbligo di AdB nella fidejussione di 5,8 milioni di Euro emessa da UnipolSai a favore dell’Agenzia delle Dogane su richiesta della controllata FFM per il contenzioso doganale in cui è coinvolta e per il quale si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

Rapporti con altre parti correlate

Nel semestre in esame la Capogruppo ha intrattenuto rapporti commerciali con società controllate dal socio Atlantia Spa così sintetizzabili:

- Telepass Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di pagamento elettronico della sosta nei parcheggi con sistema Telepass, la Capogruppo ha sostenuto costi per 78 mila Euro contro 17 mila del primo semestre 2021;
- Infoblu Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di info viabilità multimediali la Capogruppo ha sostenuto costi per 4 mila Euro invariati rispetto al primo semestre 2021.

26. Impegni, garanzie e rischi

Impegni da investimenti ambientali

La Capogruppo, attraverso l'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto, sottoscritto con gli Enti territoriali nel 2015 ed aggiornato a gennaio 2020, si è impegnata alla realizzazione di alcune opere per un importo complessivo massimo di 9,3 milioni di Euro di investimenti che saranno effettuati in un arco temporale coerente rispetto alle tempistiche di realizzazione degli interventi contenuti nel Master Plan aeroportuale.

Tali opere consistono nella realizzazione di una ampia fascia boscata a nord dell’aeroporto (inclusiva di un percorso ciclabile fruibile dalla collettività) di estensione pari a 40 ettari, in un progetto di conservazione naturalistica sul sito di interesse comunitario SIC IT4050018 “Golena San vitale” e nella progettazione e finanziamento di un percorso ciclabile di collegamento fra il polo aeroportuale e gli abitanti di Bologna e Lippo di Calderara di Reno. Nel primo semestre 2022 si segnala l’avvio della bonifica del sito di interesse comunitario SIC IT4050018 “Golena San vitale”.

Garanzie prestate

Al 30 giugno 2022 le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 22,8 milioni di Euro contro i 17,4 milioni del 30 giugno 2021; per il dettaglio si rimanda all’apposito capitolo della Relazione sulla Gestione.

Tipologia e gestione degli altri rischi

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

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

Dopo la chiusura del semestre 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 con riferimento ai valori esposti al 30 giugno.

Come più diffusamente illustrato nella Relazione sulla gestione, malgrado i significativi segnali positivi evidenziati dai volumi di traffico nel semestre, il contesto in cui il Gruppo si trova ad operare continua ad essere caratterizzato da molteplici fattori di rischio di carattere generale che esercitano pressione sulla ripresa del traffico, quali (i) i conflitti geopolitici derivanti dall'aggressione della Russia all'Ucraina, che hanno generato un aumento dei costi di viaggio per effetto della crescita dei prezzi dell'energia e delle materie prime; (ii) il rallentamento della ripresa economica per effetto della crescita dei tassi di interesse e dell'inflazione, che sta riducendo il potere di acquisto delle famiglie; (iii) la mancanza di forza lavoro e i ritardi nelle *supply chain* sia a livello industriale per le difficoltà nei trasporti e caro prezzi, sia a livello di servizi per una ripresa della domanda più repentina rispetto alle previsioni; (iv) le potenziali nuove ondate legate allo sviluppo di nuove varianti Covid-19 più contagiose. A questi fattori di carattere generale, che già rendono necessario conservare un approccio prudente con riferimento alle previsioni economiche e finanziarie di breve e medio termine, si sommano poi altri fattori specifici riferibili alla Società, che deve affrontare nel breve termine alcuni momenti decisionali particolarmente significativi, meglio descritti nella sezione Rischi e Incertezze della Relazione sulla Gestione, quali il rinnovo del contratto di programma, in scadenza al 31 dicembre 2023 e il rinnovo del contratto pluriennale sottoscritto con il più importante cliente, in scadenza al 31 ottobre 2022.

Malgrado lo scenario attuale sia in costante divenire, gli amministratori, sulla base delle informazioni ad oggi disponibili, hanno proceduto ad aggiornare in senso migliorativo le previsioni contenute nel Piano 2022-2026 per l'esercizio in corso, non ravvisando elementi tali da necessitare una revisione sostanziale delle assunzioni alla base delle previsioni economiche e finanziarie relative agli esercizi successivi.

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per approfondimenti sull'evoluzione prevedibile della gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(*Enrico Postacchini*)

Bologna, 5 settembre 2022

Attestazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato ai sensi art.154-bis comma 5 T.U.F.

1. I sottoscritti, Nazareno Ventola, in qualità di Amministratore Delegato, e Patrizia Muffato, in qualità di Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
 - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
 - l'effettiva applicazionedelle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio semestrale abbreviato, nel corso del primo semestre 2022.

2. La valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2022 si è basata su di un processo definito da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., in coerenza con il modello *Internal Control-Integrated Framework* emesso dal *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*, che rappresenta lo *standard* di riferimento generalmente accettato a livello internazionale.

3. Si attesta, inoltre, che:
 - 3.1 il bilancio semestrale abbreviato al 30 giugno 2022:
 - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
 - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'Emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.

 - 3.2 La relazione intermedia sulla gestione comprende un'analisi attendibile dei riferimenti agli eventi importanti che si sono verificati nei primi sei mesi dell'esercizio e alla loro incidenza sul bilancio consolidato semestrale abbreviato, unitamente a una descrizione dei principali rischi e incertezze per i sei mesi restanti dell'esercizio. La relazione intermedia sulla gestione comprende, altresì, un'analisi attendibile delle informazioni sulle operazioni rilevanti con parti correlate.

Bologna, 5 settembre 2022

Amministratore Delegato

(Nazareno Ventola)

**Dirigente preposto alla redazione dei documenti
contabili societari**

(Patrizia Muffato)

Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio consolidato semestrale abbreviato

Agli Azionisti della
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal rendiconto finanziario, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto e dalle relative note esplicative della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e controllate ("Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna") al 30 giugno 2022. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. E' nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione contabile limitata raccomandati dalla Consob con Delibera n. 10867 del 31 luglio 1997. La revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato consiste nell'effettuare colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile degli aspetti finanziari e contabili, analisi di bilancio ed altre procedure di revisione contabile limitata. La portata di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio sul bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna al 30 giugno 2022 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

Bologna, 5 settembre 2022

EY S.p.A.



Marco Menabue
(Revisore Legale)

