

Relazione finanziaria semestrale consolidata al 30 giugno 2017

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



Relazione finanziaria semestrale consolidata
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
al 30 giugno 2017

SOMMARIO

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	3
Consiglio di Amministrazione	4
Collegio Sindacale	5
Società di revisione	5
Relazione intermedia sulla gestione per il semestre chiuso al 30 Giugno 2017	6
Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 Giugno 2017	38
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	39
• Conto Economico consolidato	40
• Conto Economico Complessivo consolidato	41
• Rendiconto finanziario consolidato	42
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	43
Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 30 Giugno 2017	44
Attestazione del Bilancio Consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 Giugno 2017 ai sensi dell'art.154 bis del TUF	108
Relazione di revisione contabile limitata sul Bilancio Consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 Giugno 2017	109

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 2017 sono:

DICHIARANTE	% Possesso
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	37,53%
AMBER CAPITAL UK LLP	16,30%
STRATEGIC CAPITAL ADVISORS LIMITED	11,53%
F2I FONDI ITALIANI PER LE INFRASTRUTTURE SGR SPA	9,99%

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

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

Si segnala altresì che tra Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Bologna, Comune di Bologna, Città Metropolitana di Bologna, Regione Emilia-Romagna, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Modena, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Ferrara, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Reggio Emilia e Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Parma (collettivamente i "Soci Pubblici") è stato sottoscritto in data 20 maggio 2015 un patto parasociale (il "Patto Parasociale") volto a disciplinare taluni diritti e obblighi in relazione all'assetto proprietario e al governo societario di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.. Tale Patto Parasociale, pubblicato in data 28 luglio 2015, prevede un sindacato di voto e uno di blocco, a cui - alla data di pubblicazione del Patto Parasociale - risultano conferite le azioni corrispondenti alle seguenti percentuali di capitale sociale:

SOCI PUBBLICI	% Capitale Sociale con Sindacato di Voto
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	37,53%
COMUNE DI BOLOGNA	3,88%

CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	2,31%
REGIONE EMILIA ROMAGNA	2,04%
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	0,30%
CAMERA DI COMMERCIO DI FERRARA	0,22%
CAMERA DI COMMERCIO DI REGGIO EMILIA	0,15%
CAMERA DI COMMERCIO DI PARMA	0,11%

SOCI PUBBLICI

% Capitale Sociale con Sindacato di Blocco

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

Consiglio di Amministrazione

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

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

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

(**) mantiene la carica di Direttore Generale.

Tra le sue deleghe rientra l'incarico di Amministratore Responsabile del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi.

(A) Componente del Comitato per la Remunerazione (Presidente Luca Mantecchini)

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

(***) dimessosi in data 4 settembre 2017.

Collegio Sindacale

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

Nominativo	Carica
Pietro Floriddia	Presidente
Anna Maria Fellegara	Sindaco effettivo
Matteo Tiezzi	Sindaco effettivo
Carla Gatti	Sindaco supplente
Giovanna Conca	Sindaco supplente

Società di revisione contabile

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

Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi Spa di Bologna al 30 Giugno 2017

PREMESSA	8
1 STRATEGIE E RISULTATI	11
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI	11
1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI	12
1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO	12
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	14
2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION</i>	14
2.1.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO</i>	14
2.1.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	17
2.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i>	18
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	18
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE	19
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	19
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI	22
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	24
3.4 INDICI	25
3.5 GLI INVESTIMENTI	25
3.6 IL PERSONALE	26
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	28
4.1 L'AMBIENTE	28
4.2 LA QUALITÀ	28
5 IL QUADRO NORMATIVO	29
5.1 IL CONTRATTO DI PROGRAMMA	29
5.2 LA REGOLAZIONE TARIFFARIA 2016-2019	29
5.3 LA NORMATIVA IN MATERIA DI CONTRIBUTI E SUSSIDI CORRISPOSTI DAGLI AEROPORTI AI VETTORI	29
5.4 ADDIZIONALE COMUNALE AI DIRITTI DI IMBARCO PASSEGGERI	29
5.5 CONTINUITÀ' DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA	30
5.6 ATTIVITÀ DI SOCCORSO ED ANTINCENDIO DEL CORPO NAZIONALE DEI VV.FF.	31
6 IL CONTENZIOSO	31
7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	32
8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE	35
9 GARANZIE PRESTATE	36
10 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL SEMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	36

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 2017, nel presentare l'andamento del Gruppo fornisce indirettamente l'analisi dell'andamento della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa, società concessionaria della gestione totale dell'Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004.

Di seguito si espone la struttura del Gruppo al 30 giugno 2017 e una breve descrizione della tipologia e delle attività svolte dalle Società controllate e collegate:



- Tag Bologna Srl (di seguito anche TAG), costituita nel 2001 con avvio dell'attività operativa nel 2008 a seguito del completamento e dell'apertura del Terminal e dell'hangar per l'Aviazione Generale. La società, oltre a gestire tali infrastrutture sullo scalo di Bologna, opera nel settore dell'Aviazione Generale come *handler*;
- Fast Freight Marconi Spa (di seguito anche FFM), costituita nel 2008 dalla ex-controllata Marconi Handling Srl (dal 1° aprile 2017 GH Bologna Spa) con un capitale sociale di Euro 10 mila successivamente aumentato a Euro 520 mila mediante l'apporto, da parte dell'allora socio unico, del ramo d'azienda concernente l'*handling* merce e posta sull'aeroporto di Bologna. La partecipazione totalitaria in FFM è stata acquistata dalla Capogruppo nel 2009;
- Ravenna Terminal Passeggeri Srl (di seguito anche RTP) costituita nel 2009 unitamente ad alcuni soci pubblici e privati del settore crocieristico per lo svolgimento delle attività connesse alla concessione relativa alla gestione del Servizio di Stazione Marittima di Porto Corsini (Ravenna).

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

Descrizione del Business

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

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

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

SBU Aviation

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

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

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

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

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

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

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

SBU Non Aviation

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

Parcheggi

La gestione diretta dei parcheggi a pagamento dell'aeroporto di Bologna si sviluppa su circa 5.400 posti auto disponibili, sostanzialmente concentrati in sei grandi aree di sosta di cui le prime cinque in prossimità del terminal e la sesta collocata a circa 1,5 km dall'aerostazione. La maggiore attrattività registrata dallo scalo negli ultimi anni ha spinto ad entrare nel mercato anche soggetti privati che, nei dintorni dell'aeroporto, hanno creato dei parcheggi in concorrenza collegati con il *terminal* tramite l'utilizzo di navette.

Retail

Il *retail* presso l'aeroporto di Bologna si caratterizza per la presenza di *brand* internazionalmente riconosciuti e legati al territorio. La galleria commerciale si sviluppa su circa 4.500 mq e 42 punti vendita. La recente riqualifica dell'aerostazione ha incrementato la superficie dedicata al *retail* e conseguentemente l'offerta. L'incremento maggiore si è avuto nelle aree destinate ai *duty free* che rappresentano una tra le principali fonti di redditività della *SBU*

Advertising

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

Servizi ai passeggeri

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

Tra gli altri servizi offerti ai passeggeri vi è inoltre quello di autonoleggio. L'offerta presente presso l'Aeroporto di Bologna si compone di 10 compagnie rappresentanti un totale di 16 marchi specializzati, che garantiscono la presenza di 478 veicoli a disposizione dello scalo.

Real Estate

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

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

1 STRATEGIE E RISULTATI

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

Gli ultimi mesi hanno visto il consolidarsi dell'economia mondiale, con una ripresa che è proseguita sia nelle economie avanzate che nei paesi emergenti. I dati più recenti confermano il rafforzamento degli scambi commerciali, in particolare dalla fine del 2016, grazie alla ripresa dell'attività manifatturiera e degli investimenti. Le prospettive di crescita globale a medio termine sono nel complesso favorevoli, ma permangono rischi legati all'incertezza sulle politiche economiche e al perdurare di tensioni geopolitiche.

Secondo le ultime previsioni dell'OCSE il PIL mondiale crescerebbe di circa il 3,5% all'anno nel biennio 2017-2018, in miglioramento rispetto allo scorso anno, grazie all'uscita dalla fase recessiva di Russia e Brasile, e dal rafforzamento degli investimenti e dell'occupazione nelle economie avanzate.

Nell'area dell'euro si sono accentuati i segnali favorevoli sulla crescita dell'attività economica, sostenuta soprattutto dagli investimenti, mentre non si evidenzia una ripresa dell'inflazione. Nel primo trimestre, il PIL dell'area euro è cresciuto dello 0,6% rispetto al periodo precedente. Secondo le proiezioni elaborate dalle banche centrali europee nel 2017 il PIL dovrebbe aumentare dell'1,9%. L'inflazione, che aveva registrato il 2,0% lo scorso febbraio, nel secondo trimestre ha registrato un valore medio di 1,5%.

Nel primo trimestre del 2017 il PIL italiano è cresciuto dello 0,4% rispetto al periodo precedente, ci si attende una crescita del PIL equivalente anche nel secondo trimestre dell'anno, sostenuta soprattutto dal rialzo della spesa delle famiglie e, dal lato dell'offerta, dal rafforzamento del settore dei servizi. Il rafforzamento della spesa delle famiglie, soprattutto in servizi e beni durevoli, ha più che compensato la diminuzione degli investimenti fissi, concentrata nelle componenti diverse dalle costruzioni. Il PIL italiano dovrebbe complessivamente aumentare dell'1,4% nel 2017, dell'1,3% nel 2018 e dell'1,2% nel 2019. (Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, Luglio 2017).

In questo quadro economico, il traffico passeggeri **mondiale** è cresciuto del 7,9% nel primo semestre del 2017, confermando un trend positivo per il trasporto aereo. Un andamento fortemente positivo si evidenzia anche per il traffico merci che ha fatto registrare una crescita dei volumi pari al 10,4% nel primo semestre del 2017.

In **Europa** il traffico passeggeri è cresciuto dell'8,8% nel primo semestre del 2017, in linea con l'andamento del traffico mondiale. Anche il traffico merci mostra buone performance con un incremento dei volumi del 13,6% nel primo semestre del 2017, supportato dalla debolezza dell'euro che ha favorito le esportazioni (Air Passenger Market Analysis e Air Freight Market Analysis, Giugno 2017).

Il mercato **Italiano** nello stesso periodo, ha fatto registrare una crescita del traffico passeggeri del 6,7% (Fonte: Assaeroporti, Giugno 2017). L'Aeroporto di Bologna ha evidenziato, nel primo semestre del 2017, una crescita del 6,6%.

1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI

Nel 2017 il Gruppo continua ad operare per dare esecuzione agli obiettivi del Piano Strategico alla base dell'operazione di quotazione in Borsa. Il Piano prevede diverse linee di azione che, tenendo conto del contesto di profonda trasformazione del mercato e delle specifiche caratteristiche delle singole aree di business, hanno come obiettivi:

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

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

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

Sviluppo infrastrutturale

Funzionale allo sviluppo del *business* del Gruppo è la realizzazione degli investimenti previsti nel Master Plan e nel contratto di programma in fase di definizione, con una strategia che prevede un utilizzo efficiente della capacità delle infrastrutture già presenti ed una realizzazione modulare di nuovi investimenti al fine di raccordare la capacità delle infrastrutture con lo sviluppo del traffico atteso. Inoltre il Gruppo intende realizzare nuovi spazi commerciali per potenziare l'offerta a disposizione del passeggero.

Sviluppo del business Non Aviation

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

Focus su Efficienza, Qualità e Innovazione

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

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

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

1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO

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

Si riportano di seguito:

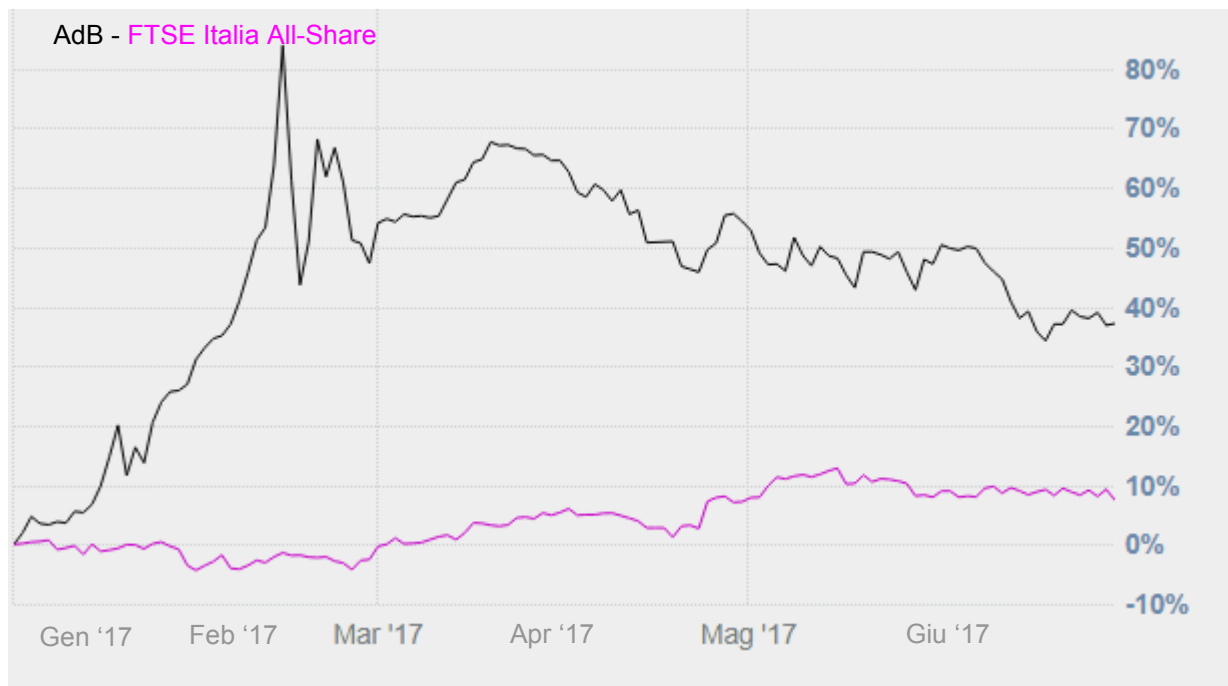
- l'andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2017 fino al 30 giugno 2017;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 30 giugno 2017 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 13,91 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 502 milioni di Euro.

Andamento titolo AdB (01/01/2017-30/06/2017)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2017-30/06/2017)



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 2017 è stato contraddistinto da una buona crescita del traffico sullo scalo di Bologna. In particolare, i primi 6 mesi dell'anno hanno fatto registrare 3.827.978 **passengeri**, compresi i transiti e l'Aviazione Generale, in crescita del 6,6% rispetto allo stesso periodo del 2016. Parallelamente sono aumentati i **movimenti** (34.507, +3,6%) ed il **tonnellaggio** (2.171.841, +2,2%). A questo andamento positivo hanno contribuito l'introduzione di nuove destinazioni ed il potenziamento di rotte già presenti. Si evidenzia inoltre una significativa crescita del *load factor* medio che passa da 77,2% nel primo semestre 2016 a 80,1% nel primo semestre 2017 per effetto di un incremento dei passeggeri superiore rispetto all'aumento dei posti offerti.

Relativamente al **traffico merci**, nel primo semestre del 2017 si registra un traffico cargo complessivo pari a 28.088.373 Kg, con un incremento del 18,2% rispetto al 2016. Tale aumento è determinato dalla crescita di tutte le componenti di traffico. Si evidenziano, infatti, sia una forte ripresa della componente di traffico via superficie sia un continuo sviluppo del traffico merci via aerea grazie ad una virtuosa combinazione di fattori data dall'incremento dei volumi di vettori con consolidata presenza sullo scalo e di nuovi vettori.

	Gennaio – Giugno 2017	Gennaio – Giugno 2016	Var %
Passeggeri	3.827.978	3.590.527	6,6%
Movimenti	34.507	33.298	3,6%
Tonnellaggio	2.171.841	2.124.485	2,2%
Merce	28.088.373	23.757.774	18,2%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

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

Il traffico di **linea** chiude il primo semestre 2017 con un aumento del 10,3% del volume di passeggeri in particolare grazie all'introduzione di nuovi voli e al potenziamento delle frequenze verso alcuni *hubs* da parte delle principali compagnie aeree internazionali. In particolare si segnala l'introduzione di alcuni incrementi di frequenza su rotte già presenti, tra cui la quarta frequenza giornaliera per Roma di Alitalia, la seconda frequenza settimanale per Lisbona nel periodo estivo di TAP, la seconda frequenza settimanale per Marrakech di Jetairly e la conferma della quinta frequenza settimanale per Monaco di Air Dolomiti. Si segnalano, inoltre, un nuovo volo per Tirana con 3 frequenze settimanali a partire dal 7 giugno 2017 operato da Ernst Airlines ed un nuovo collegamento stagionale per Kiev con 2 frequenze settimanali a partire dal 2 giugno 2017 operato da Dart Airlines.

Prosegue poi il costante investimento dei principali vettori **low cost** sullo scalo grazie ad un potenziamento delle operazioni da parte di Ryanair (introduzione di nuovi voli per Lisbona e Eindhoven, entrambi con 3 frequenze settimanali) e di Wizzair (nuovo volo per Suceava con 2 frequenze settimanali e introduzione della terza frequenza per Chisinau e Timisoara). Nel primo semestre 2017 la crescita di questa componente è pari al 4,1%.

Risulta, inoltre, in crescita il traffico del segmento charter grazie ad una ripresa dei voli per l'Egitto.

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Giugno 2017	% sul totale	Gennaio - Giugno 2016	% sul totale	Var %
Linea	1.585.840	41,4%	1.437.604	40,0%	10,3%
Low cost	2.211.595	57,8%	2.125.432	59,2%	4,1%
Charter	23.507	0,6%	17.932	0,5%	31,1%
Transiti	2.952	0,1%	5.808	0,2%	-49,2%
Totale Aviazione Commerciale	3.823.894	99,9%	3.586.776	99,9%	6,6%
Aviazione Generale	4.084	0,1%	3.751	0,1%	8,9%
Totale complessivo	3.827.978	100,0%	3.590.527	100,0%	6,6%

Si conferma sempre di più la vocazione internazionale dello scalo di Bologna, infatti i passeggeri sui voli internazionali rappresentano nel primo semestre 2017 il 75,9% del totale (74,7% nel primo semestre 2016). Crescono inoltre in modo significativo sia la componente di traffico UE che Extra-UE.

Composizione traffico passeggeri Aviazione Commerciale	Gennaio - Giugno 2017	Gennaio - Giugno 2016	Var %
UE	3.326.492	3.132.571	6,2%
Extra UE	497.402	454.205	9,5%
Totale Aviazione Commerciale	3.823.894	3.586.776	6,6%

Circa un quarto del traffico passeggeri di Bologna è domestico, mentre la Spagna, con il 14,6%, si conferma il secondo paese per numero di passeggeri trasportati. Seguono la Germania con il 10,5%, il Regno Unito con l'8,7% e la Francia con il 5,9%.

Traffico passeggeri per Paese	Gennaio - Giugno 2017	% sul totale	Gennaio - Giugno 2016	% sul totale	Var %
Italia	921.215	24,1%	909.024	25,3%	1,3%
Spagna	559.617	14,6%	532.123	14,8%	5,2%
Germania	402.918	10,5%	370.696	10,3%	8,7%
Regno Unito	334.173	8,7%	307.576	8,6%	8,6%
Francia	224.038	5,9%	256.020	7,1%	-12,5%
Romania	216.325	5,7%	182.968	5,1%	18,2%
Olanda	136.195	3,6%	110.227	3,1%	23,6%
Turchia	124.069	3,2%	121.144	3,4%	2,4%
Polonia	94.616	2,5%	89.880	2,5%	5,3%
Belgio	87.789	2,3%	81.367	2,3%	7,9%
Altri paesi	727.023	19,0%	629.502	17,5%	15,5%
Totale complessivo	3.827.978	100,0%	3.590.527	100,0%	6,6%

Per quanto concerne le tratte operate Catania e Francoforte sono le destinazioni con il maggiore volume di traffico registrato nel primo semestre 2017.

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

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio-Giugno 2017	Gennaio-Giugno 2016	Var % 2017/2016
Catania	175.210	143.372	22,2%
Francoforte	150.222	136.485	10,1%
Madrid	143.609	143.341	0,2%
Barcellona	142.930	131.729	8,5%
Parigi CDG	140.417	143.856	-2,4%
Palermo	135.330	134.222	0,8%
Londra LHR	126.936	114.188	11,2%
Londra STN	116.606	114.038	2,3%
Roma FCO	115.133	127.859	-10,0%
Bucharest OTP	106.666	96.626	10,4%

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

Ryanair ha rappresentato nel primo semestre 2017 il 46,3% del traffico passeggeri complessivo. Al secondo posto si conferma il gruppo Wizzair e al terzo Alitalia, si evidenziano inoltre le buone performance di Lufthansa, British Airways e Air Dolomiti.

Traffico passeggeri per compagnia	Gennaio-Giugno 2017	% sul totale	Gennaio-Giugno 2016	% sul totale	Var %
Ryanair	1.773.640	46,3%	1.702.419	47,4%	4,2%
Wizz air	215.258	5,6%	168.530	4,7%	27,7%
Alitalia	162.765	4,3%	164.674	4,6%	-1,2%
Lufthansa	150.264	3,9%	136.607	3,8%	10,0%
Air france	140.287	3,7%	133.460	3,7%	5,1%
British Airways	127.349	3,3%	114.519	3,2%	11,2%
Air Dolomiti	101.812	2,7%	85.795	2,4%	18,7%
KLM	96.594	2,5%	95.888	2,7%	0,7%
Emirates	85.428	2,2%	89.270	2,5%	-4,3%
Turkish	81.419	2,1%	83.346	2,3%	-2,3%
Altro	893.162	23,3%	816.019	22,7%	9,5%
Totale complessivo	3.827.978	100%	3.590.527	100%	6,6%

Traffico Merci

(in KG)	Gennaio-Giugno 2017	Gennaio-Giugno 2016	Var %
Merce via aerea di cui	20.886.958	18.979.182	10,1%
Merce	20.824.086	18.978.090	9,7%
Posta	62.872	1.092	5657,5%
Merce via superficie	7.201.415	4.778.592	50,7%
Totale	28.088.373	23.757.774	18,2%

Nel primo semestre 2017 si registra un livello di traffico cargo pari a 28.088.373 Kg, con una crescita del 18,2% rispetto allo stesso periodo del 2016.

Tale incremento è imputabile sia alla continua crescita della componente di traffico via aerea che presenta un aumento del 10,1%, sia alla componente di traffico via superficie che fa registrare una forte ripresa dei volumi nel primo semestre 2017 (+50,7%), dopo un 2016 caratterizzato da una sostanziale stabilità.

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Var. ass.	Var. %
Ricavi da Passeggeri	23.626	22.328	1.298	5,8%
Ricavi da Vettori	10.845	10.210	635	6,2%
Ricavi da Operatori aeroportuali	1.530	1.376	154	11,2%
Incentivi al traffico	(11.425)	(13.203)	1.778	-13,5%
Ricavi per Servizi di Costruzione	1.576	3.455	(1.879)	-54,4%
Altri Ricavi	700	622	78	12,5%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	(125)	0	(125)	n.s.
Totale Ricavi SBU AVIATION	26.727	24.788	1.939	7,8%

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

I Diritti Aeroportuali, in considerazione della natura di pubblica utilità dei servizi aeroportuali, sono oggetto di regolamentazione, anche sulla base di norme comunitarie. La previgente disciplina prevedeva che gli stessi fossero stabiliti, per ciascun aeroporto, dai contratti di programma conclusi tra i singoli gestori aeroportuali e l'ENAC. La nuova normativa ed i provvedimenti attuativi – ivi inclusi i Modelli approvati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti – dispone, invece, che le modifiche apportate al sistema o all'ammontare dei diritti aeroportuali siano effettuate con il consenso del gestore aeroportuale da un lato e degli utenti dell'aeroporto dall'altro.

L'incremento del primo semestre 2017 rispetto all'analogo periodo del 2016 è dovuto all'effetto combinato di diversi fattori tra cui l'aumento del traffico, il calo degli incentivi e dei ricavi per servizi di costruzione.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* registrano un incremento del 7,8%. In particolare per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+5,8%): i ricavi da passeggeri crescono in misura inferiore all'aumento del traffico passeggeri (6,6%) per effetto dell'aggiornamento tariffario intervenuto a partire dal 1 gennaio 2017, anche a conguaglio dei dati del 2016, che ha comportato una leggera diminuzione delle tariffe legate a questa categoria di ricavi;
- Ricavi da Vettori (+6,2%): in questa tipologia di ricavi la crescita è superiore a quello del tonnellaggio totale, loro principale driver, (+2,2%) per la crescita delle tariffe e per l'aumento del traffico merci;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali: la crescita del 11,2% è imputabile ad un incremento dei ricavi per il servizio carburante avio della controllata TAG;
- Incentivi: il decremento del 13,5% di questa voce rispetto al 2016, pur in presenza di un aumento del traffico, è dovuto alla rinegoziazione di alcuni contratti;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: la diminuzione (-54,4%) è da collegare ai minori interventi rispetto all'analogo periodo dello scorso anno;
- Altri Ricavi: la crescita (+12,5%) è dovuta a maggiori servizi accessori prestati dalla controllata FFM.

2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION

2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Var. ass.	Var. %
Retail e Advertising	6.255	5.681	574	10,1%
Parcheggi	7.092	6.697	395	5,9%
Real Estate	1.123	1.200	(77)	-6,4%
Servizi ai passeggeri	2.459	2.185	274	12,5%
Altri Ricavi	985	1.039	(54)	-5,2%
Ricavi per Servizi di Costruzione	572	381	191	50,1%
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	18.486	17.183	1.303	7,6%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un incremento pari al 7,6%, con le principali voci di ricavo in aumento.

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

Retail e Advertising

Questa categoria di ricavo mostra un incremento del 10,1% rispetto al 2016, dovuto all'aumento del traffico, all'effetto positivo di alcuni nuovi contratti con minimi garantiti in rialzo rispetto al 2016 e ad importanti miglioramenti nell'offerta di prodotto. Tutti i segmenti del Retail (*Duty Free, Food and Beverage* e Altro) risultano in sostanziale crescita rispetto all'anno precedente.

Per quanto riguarda l'advertising, invece, continua la debolezza del mercato che si riflette nelle performance del business anche sullo scalo di Bologna.

Parcheggi

I ricavi da parcheggi hanno registrato una crescita del 5,9%.

L'incremento è da collegare alla crescita dei passeggeri, all'intercettazione di buona parte di questa crescita con il conseguente aumento degli ingressi di auto nei parcheggi gestiti dalla Capogruppo tra i quali si è aggiunto un nuovo parcheggio in un'area adiacente al sedime aeroportuale.

Real Estate

La diminuzione del 6,4% dei ricavi dell'area rispetto al 2016 è dovuta principalmente alla risoluzione anticipata di un contratto inerente diritti di superficie per lo svolgimento di attività aeroportuali accessorie, sostituito dai contratti di locazione del fabbricato acquistato solo a partire dalla seconda metà del mese di maggio.

Servizi ai passeggeri

I servizi ai passeggeri che nel 1° semestre 2017 vedono un aumento del 12,5% rispetto al 2016, sono costituiti prevalentemente da servizi *premium (lounge e servizi accessori)* e autonoleggi, di cui si espone di seguito l'andamento.

Servizi premium

Tra i principali elementi che hanno determinato una buona *performance* si confermano tutte le componenti di business dell'area, ovvero sia gli ingressi in *lounge* gestiti direttamente sia quelli gestiti attraverso canali specializzati per le *lounge* aeroportuali.

Subconcessione autonoleggiatori

Il primo semestre registra valori positivi rispetto al 2016 per effetto combinato dell'incremento di traffico, dell'indice Istat favorevole, della disponibilità aggiuntiva di alcuni stalli di parcheggio degli autonoleggiatori e per la consegna delle nuove aree per l'approntamento delle autovetture in loco.

Altri Ricavi

La voce Altri Ricavi è sostanzialmente allineata con il periodo di confronto.

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 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	24.612	20.857	3.755	18,0%
Ricavi per servizi non aeronautici	18.150	16.957	1.193	7,0%
Ricavi per servizi di costruzione	2.148	3.836	(1.688)	-44,0%
Altri ricavi e proventi della gestione	303	321	(18)	-5,6%
Ricavi	45.213	41.971	3.242	7,7%
Materiali di consumo e merci	(938)	(698)	(240)	34,4%
Costi per servizi	(8.688)	(8.993)	305	-3,4%
Costi per servizi di costruzione	(2.046)	(3.653)	1.607	-44,0%
Canoni, noleggi e altri costi	(3.528)	(3.438)	(90)	2,6%
Oneri diversi di gestione	(1.793)	(1.432)	(361)	25,2%
Costo del personale	(13.522)	(12.849)	(673)	5,2%
Costi	(30.515)	(31.063)	548	-1,8%
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	14.698	10.908	3.790	34,7%
Ammortamento diritti di concessione	(2.750)	(2.616)	(134)	5,1%
Ammortamento altre attività immateriali	(330)	(249)	(81)	32,5%
Ammortamento attività materiali	(983)	(809)	(174)	21,5%
Ammortamenti e svalutazioni	(4.063)	(3.674)	(389)	10,6%
Accantonamento rischi su crediti	36	(38)	74	n.s.
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(672)	(1.405)	733	-52,2%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(208)	107	(315)	n.s.
Accantonamenti per rischi ed oneri	(844)	(1.336)	492	-36,8%
Totale Costi	(35.422)	(36.073)	651	-1,8%
Risultato Operativo	9.791	5.898	3.893	66,0%
Proventi finanziari	393	156	237	151,9%
Oneri finanziari	(439)	(747)	308	-41,2%
Risultato ante imposte	9.745	5.307	4.438	83,6%
Imposte dell'esercizio	(2.730)	(1.560)	(1.170)	75,0%
Utile (perdita) d'esercizio	7.015	3.747	3.268	87,2%
Utile (perdita) di terzi	96	35	61	174,3%
Utile (perdita) di gruppo	6.919	3.712	3.207	86,4%

Il primo semestre 2017 si chiude con un utile consolidato di **7 milioni di Euro** contro **3,7 milioni di Euro** del primo semestre 2016 (+87,2%).

Il risultato è conseguito grazie all'incremento di traffico e alla dinamica positiva che lo stesso ha generato provocando un effetto moltiplicatore su tutte le principali linee di risultato.

In particolare, la crescita e il mix di traffico hanno avuto, insieme alle azioni sull'incremento della marginalità, un effetto positivo sui ricavi *aviation*, hanno generato ricavi incrementali sulla componente *non aviation* e, anche grazie ad un attenta azione di contenimento, non hanno portato ad un aumento proporzionale nei costi.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 7,7% rispetto al 2016 ed in particolare:

- i **ricavi per servizi aeronautici** crescono del 18% principalmente per l'aumento del traffico e per la diminuzione degli incentivi a seguito della rinegoziazione di contratti con compagnie aeree;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** crescono del 7% per il buon andamento delle varie componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- la diminuzione dei **ricavi per servizi di costruzione** è dovuta ai minori interventi realizzati.

I **costi** del periodo diminuiscono complessivamente dell' 1,8% sullo stesso periodo del 2016.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** registrano un aumento (+34,4%) dovuto principalmente ai maggiori acquisti di carburante avio che hanno avuto impatto positivo sui ricavi, come rilevato nell'apposita sezione; inoltre sono state integrate le dotazioni invernali in uso al personale addetto al controllo delle aree *air side*, e infine c'è stato un incremento dei beni di consumo per maggiori volumi di merce movimentata;
- ✓ i **costi per servizi** diminuiscono del 3,4% per :
 - l'impatto dovuto allo storno degli Oneri di Sistema "one off" afferenti agli impianti di Cogenerazione AdB e iscritti a Bilancio 2016, per i quali si rimanda al commento nella sezione relativa ai risultati rettificati;
 - i minori costi per interventi di manutenzione; nel periodo di confronto sono stati realizzati particolari interventi relativi a riconfigurazioni di spazi e strutture a servizio dei passeggeri.

All'interno della voce si rilevano alcune componenti in crescita come:

- i costi energetici per il funzionamento non ottimale delle fonti di approvvigionamento alternative e quindi un maggior ricorso alle fonti tradizionali;
- i costi del servizio PRM per il maggior numero di passeggeri in partenza;
- ✓ i **costi per servizi di costruzione** calano del 44,0% per minori interventi realizzati come comprovato dalla diminuzione della corrispondente voce di ricavo;
- ✓ la crescita del 2,6% sul 2016 della voce **canoni, noleggi e altri costi** è imputabile, per la maggior parte, all'aumento del traffico su cui sono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza;
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** sono in aumento del 25,2% sul 2016 principalmente per oneri accessori all'esercizio dell'opzione del diritto di acquisto relativo ad un immobile come indicato nella sezione dedicata agli Investimenti.

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

Complessivamente il primo semestre 2017 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA)** di **14,7 milioni di Euro** in crescita di circa 3,8 milioni di Euro (+34,7%) rispetto all'analogo periodo del 2016.

Passando ai **costi di struttura**, si rileva la crescita degli ammortamenti (10,6%) dai 3,7 a **4,1 milioni di Euro**, in coerenza con l'avanzamento del piano ammortamenti ed i nuovi investimenti del Gruppo mentre gli

accantonamenti si attestano a **0,8 milioni di Euro** in calo del 36,8% rispetto a giugno 2016. Tale effetto è prevalentemente dovuto alla riduzione dell'accantonamento al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali per lo slittamento temporale di alcuni interventi *air-side* rispetto alla precedente programmazione.

Complessivamente i costi complessivi calano del 1,8% a fronte dell'aumento del 7,7% dei ricavi determinando un incremento del **Risultato Operativo (EBIT)** del 66%: da 5,9 milioni di Euro dei primi sei mesi del 2016 a **9,8 milioni di Euro** al 30 giugno 2017.

La **gestione finanziaria** chiude sostanzialmente in pareggio contro un saldo negativo di 0,59 milioni di Euro del primo semestre 2016 grazie a due fattori:

- il calo degli interessi passivi bancari per effetto:
 - o della riduzione del debito in seguito alla conclusione, in data 30 settembre 2016, del piano di ammortamento del Mutuo Intesa acceso nel 2007;
 - o del rimborso anticipato, in data 20 aprile 2016, del debito derivante dalla fideiussione Seaf;
 - o della revisione, siglata in data 6 aprile 2017, delle condizioni economiche del mutuo Intesa San Paolo in scadenza nel 2024, che prevede l'applicazione del tasso del 3,693% fino al 10 aprile 2017, del 3,3% dall'11 aprile al 10 giugno 2017 e del 3% fino a scadenza;
- i proventi da attualizzazione fondi contro gli oneri rilevati nel periodo di confronto.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** del primo semestre 2017 si attesta a **9,7 milioni di Euro** contro 5,3 milioni del primo semestre 2016, evidenziando una crescita del 83,6%.

Le **imposte sul reddito** mostrano un incremento, oltre che, per effetto della crescita del risultato ante imposte (+ 4,4 milioni di Euro), a seguito delle modifiche introdotte al calcolo del beneficio fiscale ACE (Aiuto alla crescita economica – DL n.201/2011) in particolare alla determinazione della base di calcolo e alla riduzione del tasso di rendimento.

Il **risultato netto** del periodo si attesta a **7 milioni di Euro** contro 3,7 milioni (+87,2%): la quota di competenza del Gruppo è di **6,9 milioni di Euro** contro 3,7 milioni di Euro del semestre 2016 (+86,4%).

Nei primi sei mesi del 2017 l'avanzamento degli investimenti relativi ai diritti di concessione è stato inferiore rispetto allo stesso periodo del 2016 e ha comportato il relativo impatto sui risultati economici del periodo così come evidenziato nella tabella seguente che espone i ricavi, i costi ed il margine operativo lordo rettificati rispettivamente dei ricavi, costi e margine per servizi di costruzione.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	24.612	20.857	3.755	18,0%
Ricavi per servizi non aeronautici	18.150	16.957	1.193	7,0%
Altri ricavi e proventi della gestione	303	321	(18)	-5,6%
RICAVI RETTIFICATI	43.065	38.136	4.929	12,9%
Materiali di consumo e merci	(938)	(698)	(240)	34,4%
Costi per servizi	(9.315)	(8.993)	(322)	3,6%
Canoni, noleggi e altri costi	(3.528)	(3.438)	(90)	2,6%
Oneri diversi di gestione	(1.793)	(1.432)	(361)	25,2%
Costo del personale	(13.522)	(12.849)	(673)	5,2%
COSTI RETTIFICATI	(29.096)	(27.411)	(1.685)	6,1%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	13.969	10.725	3.244	30,2%

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi di costruzione	2.148	3.836	(1.688)	-44,0%
Costi per servizi di costruzione	(2.046)	(3.653)	1.607	-44,0%
Margine Servizi di Costruzione	102	183	(81)	-44,3%
Utenze - Oneri di sistema "one-off"	627	0	627	100,0%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	14.698	10.908	3.790	34,7%

Come esposto nella tabella, escludendo i ricavi e i costi per servizi di costruzione e gli oneri di sistema "one-off", a fronte di una crescita dei ricavi del 12,9% la crescita dei costi è contenuta al 6,1% determinando un **margine operativo lordo rettificato di 14 milioni di Euro** in crescita del 30,2% rispetto al semestre 2016.

La voce Utenze - oneri di sistema "one-off" è relativa allo storno del debito per oneri di sistema afferenti agli impianti di cogenerazione AdB contabilizzati al 31 dicembre 2016 in applicazione della normativa allora vigente. Rispetto a tali oneri di sistema, nel semestre in esame, il Gruppo ha effettuato, avvalendosi di consulenze specialistiche, approfondimenti in merito a quanto previsto dal Decreto Milleproroghe (L.19/2017) e dalla Delibera dell'Autorità per l'Energia Elettrica, il Gas e il Sistema Idrico 276/2017/R/ee che ha dato la certezza definitiva quanto all'attuazione delle nuove modalità di gestione amministrativa dei Sistemi di Utente e alle nuove modalità di attribuzione degli oneri di sistema al solo prelievo di energia dalle reti con obbligo di connessione di terzi (per i sistemi consentiti). Sulla base di quanto sopra esposto, il Gruppo ha valutato non essere più dovuti tali oneri di sistema e, coerentemente a quanto fatto nel 2016, tali proventi sono stati considerati come "one-off" e quindi la costruzione dei KPI al 30 giugno 2017 è stata epurata da tale effetto positivo.

3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

Di seguito si mostra il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo al 30 giugno 2017 a confronto con il 31 dicembre 2016 ed il 30 giugno 2016:

	<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2017	al 31.12.2016	al 30.06.2016	Variazione 30.06.2017 31.12.2016	Variazione 30.06.2017 30.06.2016
A	Cassa	24	25	24	(1)	0
B	Altre disponibilità liquide	11.327	20.085	17.407	(8.758)	(6.080)
C	Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	2.879	0	(2.879)
D	Liquidità (A) +(B) + (C)	11.351	20.110	20.310	(8.759)	(8.959)
E	Crediti finanziari correnti	14.687	22.085	12.048	(7.398)	2.639
F	Debiti bancari correnti	(45)	(70)	(103)	25	58
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(5.804)	(5.800)	(7.450)	(4)	1.646
H	Altri debiti finanziari correnti	(4.256)	(2.970)	(4.503)	(1.286)	247
I	Indebitamento finanziario corrente (F) + (G) + (H)	(10.105)	(8.840)	(12.056)	(1.265)	1.951
J	Posizione finanziaria corrente netta (I) – (E) – (D)	15.933	33.355	20.302	(17.422)	(4.369)
K	Debiti bancari non correnti	(22.005)	(24.896)	(27.792)	2.891	5.787
L	Obbligazioni emesse	0	0	0	0	0
M	Altri debiti non correnti	0	0	0	0	0
N	Indebitamento finanziario non corrente (K) +(L) + (M)	(22.005)	(24.896)	(27.792)	2.891	5.787
O	Indebitamento finanziario netto (J) + (N)	(6.072)	8.459	(7.490)	(14.531)	1.418

La **Posizione Finanziaria Netta** del Gruppo è passata da una situazione debitoria al 30 giugno 2016 di 7,5 milioni di Euro a +8,5 milioni al 31 dicembre 2016 ed a una situazione, sempre negativa, di **6,1 milioni di Euro** al 30 giugno 2017.

Nel dettaglio delle singole componenti, la minor **liquidità** rispetto al 31 dicembre 2016 (**11,35 milioni di Euro** contro 20,11 milioni di Euro) è principalmente dovuta alla distribuzione di dividendi a valere sull'utile 2016 per 10 milioni di Euro mentre il decremento dei **crediti finanziari correnti** è dovuto principalmente all'incasso di *time deposit* giunti a scadenza nel semestre.

Il minor **indebitamento finanziario corrente e non** (**32,11 milioni di Euro** contro 33,74 milioni del 31 dicembre 2016) è dovuto alle seguenti variazioni:

- da un lato, riduzione del debito per addizionale comunale incassata e da riversare agli enti creditori (- 1,7 milioni rispetto al 31 dicembre 2016) e restituzione delle rate dei mutui scaduti nel semestre (2,9 milioni di Euro);
- dall'altro, maggior debito per 3 milioni di Euro per l'impegno di versamento della III *tranche* dello Strumento Finanziario Partecipativa del People Mover in corrispondenza della maturazione del 51% dei lavori complessivi.

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 30.06.2017	al 30.06.2016	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	5.959	10.824	(4.865)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(1.801)	(30.369)	28.568
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(12.917)	(13.708)	791
Variazione finale di cassa	(8.759)	(33.253)	24.494
Disponibilità liquide inizio periodo	20.110	50.684	(30.574)
Variazione finale di cassa	(8.759)	(33.253)	24.494
Disponibilità liquide fine periodo	11.351	17.431	(6.080)

Il **flusso di cassa generato dalle attività operative** è stato pari a **5,96 milioni di Euro** in calo rispetto all'analogo periodo del 2016 per effetto dell'assorbimento di risorse da parte del capitale circolante netto per 8,8 milioni di Euro. Prima delle variazioni del circolante, infatti, il flusso di cassa delle attività operative ha generato risorse finanziarie per 14,78 milioni di Euro contro 10,78 milioni del primo semestre 2016; il circolante ha poi assorbito maggiori risorse prevalentemente per il pagamento delle imposte, di debiti commerciali, operativi e addizionale comunale ai diritti d'imbarco.

Il **flusso di cassa delle attività operative** è stato leggermente inferiore alle necessità di copertura del fabbisogno generato dagli **investimenti in infrastrutture** pari a **6,2 milioni di Euro**.

Al netto degli investimenti in infrastrutture il flusso **dell'attività di investimento** è positivo per **4,37 milioni di Euro** per effetto:

- dell'incasso di 9,37 milioni di Euro per il disinvestimento di *time deposit* (7 milioni di Euro), Buoni di Risparmio (2 milioni di Euro) e per la vendita della partecipazione in Marconi Handling (0,37 milioni di Euro);
- della sottoscrizione di *time deposit* per 5 milioni di Euro con durata superiore ai 12 mesi

Infine, il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è negativo per **12,92 milioni di Euro** per effetto del pagamento dei dividendi a valere sull'utile dell'esercizio 2016 per 10 milioni di Euro e della restituzione delle rate del mutuo in scadenza nel semestre (2,91 milioni di Euro).

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è negativa per **8,76 milioni di Euro**.

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

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

I M P I E G H I	al 30.06.2017	al 31.12.2016	al 30.06.2016	Var. %	Var. %
				30.06.2017 31.12.2016	30.06.2017 30.06.2016
-Crediti commerciali	13.374	13.454	14.107	-0,6%	-5,2%
-Crediti tributari	217	134	263	61,9%	-17,3%
- Altri Crediti	5.578	3.265	8.879	70,8%	-37,2%
-Rimanenze di magazzino	531	519	458	2,3%	15,9%
Subtotale	19.700	17.372	23.707	13,4%	-16,9%
-Debiti commerciali	(12.806)	(15.669)	(13.529)	-18,3%	-5,3%
-Debiti tributari	(1.753)	(2.420)	(1.448)	-27,6%	21,0%
-Altri debiti	(22.620)	(20.382)	(20.500)	11,0%	10,3%
Subtotale	(37.179)	(38.471)	(35.477)	-3,4%	4,8%
Capitale circolante netto operativo	(17.479)	(21.099)	(11.771)	-17,2%	48,5%
Immobilizzazioni	175.733	173.541	171.607	1,3%	2,4%
-Imposte differite attive	6.938	7.427	7.512	-6,6%	-7,6%
-Altre attività non correnti	25.544	19.521	21.618	30,9%	18,2%
Totale immobilizzazioni	208.215	200.489	200.737	3,9%	3,7%
- Fondi rischi, oneri e TFR	(19.006)	(19.325)	(20.803)	-1,7%	-8,6%
- Fondo imposte differite	(2.248)	(2.216)	(2.185)	1,4%	2,9%
-Altre passività non correnti	(168)	(194)	(194)	-13,4%	-13,4%
Subtotale	(21.422)	(21.735)	(23.182)	-1,4%	-7,6%
Capitale fisso operativo	186.793	178.754	177.555	4,5%	5,2%
Totale Impieghi	169.314	157.655	165.785	7,4%	2,1%

F O N T I	al 30.06.2017	al 31.12.2016	al 30.06.2016	Var. %	Var. %
				30.06.2017 31.12.2016	30.06.2017 30.06.2016
Posizione finanziaria netta	(6.072)	8.459	(7.490)	-171,8%	-18,9%
-Capitale Sociale	90.314	90.314	90.250	0,0%	0,1%
-Riserve	65.306	63.882	63.787	2,2%	2,4%
-Risultato dell'esercizio	6.919	11.311	3.712	-38,8%	86,4%
Totale Patrimonio Netto di Gruppo	162.539	165.507	157.749	-1,8%	3,0%
Patrimonio Netto di Terzi	703	607	546	15,8%	28,8%
Totale Patrimonio Netto	163.242	166.114	158.295	-1,7%	3,1%
Totale fonti	(169.314)	(157.655)	(165.785)	7,4%	2,1%

La struttura patrimoniale del Gruppo evidenzia una diminuzione del **capitale circolante netto operativo** al 30 giugno 2017 rispetto alla chiusura dell'esercizio 2016, da -21,1 milioni di Euro a **-17,5 milioni**, principalmente dovuto all'aumento dei crediti prevalentemente non commerciali, in prevalenza per l'addizionale comunale ai diritti di imbarco passeggeri. Nel primo semestre 2016 il capitale circolante netto operativo si attestava a -11,8 milioni di Euro; l'aumento rispetto a quel periodo è dovuto alla sensibile diminuzione dei crediti, principalmente per effetto dell'incasso nel mese di ottobre 2016 del credito di 3,6 milioni di Euro per il deposito cauzionale ex art.17 della legge 135/97 ed un parallelo ma inferiore aumento dei debiti.

Il **capitale fisso operativo** aumenta da 177,5 milioni di Euro del primo semestre 2016 a **186,8 milioni** del primo semestre 2017 per la crescita delle immobilizzazioni sia conseguenti all'avanzamento del piano degli investimenti sia all'impiego di liquidità in strumenti finanziari con scadenza superiore ai dodici mesi.

Al 30 giugno 2017 il **Patrimonio Netto consolidato** è pari a **163,2 milioni di Euro** contro i 166,1 milioni del 31 dicembre 2016. La diminuzione è dovuta alla distribuzione di dividendi a valere sul risultato 2016 per 10 milioni di Euro, deliberata dall'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 27 aprile 2017.

3.4 INDICI

Gli Amministratori hanno ritenuto non significativi, tenuto conto dell'infrannualità, i principali indici economico/patrimoniali del Gruppo al 30 giugno 2017.

3.5 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati al 30 giugno 2017 è pari a 6,2 milioni di Euro, di cui 1,5 milioni di Euro per investimenti legati all'esecuzione del Masterplan e quindi principalmente alle infrastrutture ed il rimanente per investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

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

- **Interventi sul terminal esistente:** è in corso la progettazione definitiva dell'espansione del terminal esistente;
- **People Mover:** proseguono i lavori per la realizzazione a cura di Marconi Express della stazione "Aeroporto" del People Mover per i quali è previsto un contributo della Capogruppo pari a 2,7 milioni di Euro da corrispondersi in base all'avanzamento lavori. L'avanzamento al 66% ha determinato il pagamento della seconda *tranche* del contributo di 0,89 milioni di Euro da parte della Capogruppo nel mese di giugno;
- **Riprotezione Enti di Stato:** si è avviato lo studio di fattibilità tecnica economica per la realizzazione dell'intervento.

Per quanto attiene agli altri investimenti destinati all'operatività aeroportuale, al miglioramento del servizio offerto al passeggero e all'efficientamento dei processi aziendali si segnalano i seguenti interventi:

- **Interventi di riqualifica di alcune aree al primo piano del terminal:** si sono conclusi alcuni interventi destinati a migliorare il flusso dei passeggeri ottimizzando gli spazi di accodamento prossimi ad alcune aree di imbarco e si è concluso l'intervento di riqualifica del varco *security* destinato allo *staff* e ai passeggeri della *business lounge*;
- **Intervento di riqualifica del piano interrato del terminal:** è in corso la riqualifica di magazzini a servizio dei subconcessionari ed è in fase di progettazione esecutiva la realizzazione di nuovi spogliatoi per il personale AdB;

- **Realizzazione di un nuovo ristorante interaziendale:** si sono conclusi i lavori di realizzazione di un nuovo ristorante interaziendale che a partire dal mese di aprile offre alla *community* aeroportuale una ristorazione legata a moderni criteri nutrizionali;
- **Realizzazione nuova cabina elettrica al servizio delle torri faro:** è in corso la realizzazione di una nuova cabina elettrica per le torri faro installate in area *air side* nei pressi dell'area dedicata all'Aviazione Generale;
- **Acquisto di un immobile edificato in base al "diritto di superficie" da parte della società Air Service s.r.l.:** la Capogruppo è proprietaria di un'area che è stata oggetto di costituzione, il 28 dicembre 2006, del "diritto di superficie" alla società Air Service s.r.l.. Tale società, in forza dell'acquisizione di questo diritto, vi ha costruito un fabbricato di tipo industriale. Decorsi 10 anni dalla stipula dell'atto Air Service s.r.l. ha esercitato la facoltà di interrompere il rapporto contrattuale indicando il 28 dicembre 2016 quale termine ultimo dell'efficacia contrattuale del proprio diritto di superficie. La Capogruppo ha quindi scelto di esercitare il diritto di opzione di acquisto dell'immobile, previsto dal contratto, diventando proprietaria dell'immobile in data 17 maggio 2017.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo delle realizzazioni registrate nel fondo di rinnovo al 30 giugno 2017 è pari a 0,7 milioni di Euro.

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Var. ass.	Var. %
Organico medio Equivalenti Full Time	447	433	14	3%
Dirigenti	10	10	0	2%
Quadri	30	31	(1)	-2%
Impiegati	312	298	14	5%
Operai	95	94	1	1%

	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Var. ass.	Var. %
Organico medio	494	469	25	5%
Dirigenti	10	10	0	0%
Quadri	30	31	(1)	-3%
Impiegati	354	331	23	7%
Operai	100	97	3	3%

Fonte: Elaborazione della Società

L'incremento di organico di 14 equivalenti *full-time* rispetto al primo semestre 2016 è dovuto prevalentemente all'assunzione di risorse destinate ad attività particolarmente sensibili all'aumento di traffico quali la *security*. Il personale nell'area *security* è aumentato anche per il maggior fabbisogno di risorse derivato da un incremento di presidio di alcune attività richiesto dalle autorità competenti su alcune aree del perimetro del sedime aeroportuale.

Il costo

	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Var. ass.	Var. %
Costo del Lavoro	13.522	12.849	673	5,2%

Fonte: Elaborazione della Società

L'aumento del costo del lavoro del 5,2% rispetto allo stesso periodo del 2016 deriva principalmente dall'incremento di organico sopra descritto e dall'ultima *tranche* del nuovo Contratto Collettivo Nazionale che, con decorrenza luglio 2016 e conseguente impatto sul primo semestre 2017.

L'organizzazione

A partire dal 1° febbraio 2017 sono state affidate ad AdB le attività di pattugliamento e videosorveglianza sulla base di quanto previsto dal Programma Nazionale di Sicurezza per gli Aeroporti.

La gestione

In data 23 maggio 2017 è stato pubblicato il nuovo Regolamento Interno Aziendale che ha recepito quanto previsto dal Codice Etico della Società, dal Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ai sensi del D. Lgs. 231/01 e dai protocolli e procedure aziendali, nonché dall'evoluzione normativa in materia di Privacy, di Tutela e Sicurezza sul lavoro e di diritto del lavoro.

Il 21 aprile 2017 è stato inaugurato il nuovo servizio mensa gestito da una società terza e riservato agli operatori aeroportuali; il servizio risponde all'esigenza del personale dell'Aeroporto di avere un punto di ristorazione dedicato, concepito con moderni criteri nutrizionali e in grado di ridurre i tempi di fruizione del pasto.

Le relazioni sindacali

Tra le attività portate avanti nel periodo si segnala l'accordo siglato in febbraio tra AdB e la RSU che regola l'utilizzo, i tempi e le modalità di conservazione delle immagini rilevate da AdB attraverso le telecamere presenti nel sito aeroportuale. Nello stesso accordo sono stati anche regolamentati i sistemi GPS utilizzati dalle auto di servizio aziendali.

La formazione del personale

La formazione del primo semestre 2017 è stata caratterizzata, oltre che dagli specifici corsi di aggiornamento normativo delle diverse aree, dalla formazione obbligatoria che ha coinvolto il Servizio Prevenzione e Protezione e l'area Security.

In ottemperanza al Reg. 139/EU è stata svolta la formazione *in house* riguardante il tema del "Train the trainer" per tutti i formatori aziendali e i corsi di Tecniche di Auditing per tutti gli *auditor* aziendali.

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 L'AMBIENTE

Continua l'attenzione della Società su tutte le principali tematiche ambientali dall'impatto sulla qualità dell'aria a quello acustico a quello di risparmio energetico e utilizzo di fonti alternative.

Per aumentare la sensibilizzazione su questi aspetti, nell'ambito del G7 ambiente tenutosi a Bologna in Giugno, è stato organizzato in aeroporto un convegno dal titolo "Managing growth and sustainability in the aviation industry: challenges and opportunities".

Vista la sensibilità e rispetto del territorio in cui opera, inoltre, attraverso l'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto, sottoscritto nel 2015 con gli Enti territoriali la Capogruppo si è impegnata alla realizzazione di alcune opere per un importo complessivo di 6,5 milioni di Euro; investimenti che saranno effettuati in un arco temporale coerente rispetto alle tempistiche di realizzazione degli interventi contenuti nel Master Plan aeroportuale ovvero entro il 2023.

4.2 LA QUALITÀ

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

La soddisfazione degli utenti

Nel primo semestre 2017, il *Customer Satisfaction Index*, l'indice che misura il grado di soddisfazione complessivo dei passeggeri, è diminuito rispetto allo stesso periodo del 2016 in particolare a causa degli incrementi di traffico e della concentrazione dello stesso in alcune fasce orarie, pur mantenendo un ottimo livello di soddisfazione pari al 96,8%.

Il tempo di attesa al check-in è invece aumentato rispetto al 2016: per questo motivo la società ha attivato importanti azioni correttive e di sensibilizzazione nei confronti di *handler* e vettori, al fine di avviare un miglioramento del processo e delle risorse impiegate.

Principali Indicatori di Qualità		Gennaio - Giugno 2017	Gennaio - Giugno 2016
Customer Satisfaction Index	% passeggeri soddisfatti	96,8%	98,7%
Regolarità e rapidità del servizio	% passeggeri soddisfatti	95,8%	98,7%
Percezione sul livello pulizia generale	% passeggeri soddisfatti	97%	98,9%
Percezione sul livello pulizia e funzionalità toilette	% passeggeri soddisfatti	92%	95,6%
Attesa in coda al check-in	Tempo nel 90% dei casi	16'09"	14'49"
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	Tempo nel 90% dei casi	6'04"	7'56"
Tempo di riconsegna del primo/ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile (da sistema)	Primo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	22'	22'
	Ultimo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	30'	30'

Fonte: Elaborazione della Società

Rispetto al programma *Airport Service Quality* di *ACI World*, che rappresenta il più importante *benchmark* aeroportuale a livello mondiale in tema di qualità del servizio, Aeroporto di Bologna ha nuovamente migliorato la propria *performance* rispetto al 2016: l'indicatore di soddisfazione complessiva ha raggiunto infatti nel primo semestre 2017 la soglia di 3,78, in una scala da 1 a 5, che è superiore al risultato di 3,69 registrato nel primo semestre del 2016, e che conferma il trend positivo del 2017 pur a fronte degli aumentati volumi di traffico gestiti.

5 IL QUADRO NORMATIVO

5.1 IL CONTRATTO DI PROGRAMMA

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

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

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

5.2 LA REGOLAZIONE TARIFFARIA 2016-2019

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

La decorrenza del nuovo sistema tariffario è avvenuta a partire dal 1° gennaio 2016, dal 1° gennaio 2017 vi è stato l'adeguamento tariffario e nel corso del 2017 il sistema tariffario sarà soggetto a verifica ed aggiornamento come da regolamentazione di settore.

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

Il Decreto Legge n. 145/2013, c.d. "Destinazione Italia", ha introdotto disposizioni disciplinanti le modalità per l'erogazione da parte dei gestori aeroportuali di contributi, sussidi o ogni altra forma di emolumento ai vettori aerei in funzione dell'avviamento e sviluppo di rotte destinate a soddisfare e promuovere la domanda nei rispettivi bacini di utenza. In particolare, all'art. 13, commi 14 e 15 di predetto Decreto, così come modificato dalla Legge di conversione, 21 febbraio 2014, n. 9, si disponeva che venissero emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT, nel prosieguo), sentiti ART e ENAC, apposite linee guida attuative.

Il MIT, in data 11 agosto 2016, ha, pertanto, adottato, mediante decreto ministeriale, le «*Linee Guida inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte dei vettori...*», di fatto abrogando le precedenti linee guida del 2 ottobre 2014 e sostituendo la disciplina previgente con una nuova regolamentazione dell'intera materia applicabile ai soli incentivi di origine pubblica, che costituiscono aiuto di Stato. Tale nuova disciplina fa, tra l'altro, decadere, con riferimento ai contratti di incentivazione stipulati precedentemente e successivamente la data dell'11 agosto 2016, l'obbligo delle Società di gestione di pubblicazione e di comunicazione alle competenti autorità amministrative (ART ed ENAC) di tali contratti, nonché dei dati economici aggregati relativi agli incentivi erogati.

La Società pur non erogando incentivi che rientrino nella tipologia e nell'ambito di applicazione delle nuove Linee Guida del MIT, ritiene, tuttavia, opportuno proseguire a pubblicare, sul proprio sito *web* istituzionale, una *policy sviluppo traffico* relativa al piano di incentivazione programmato, al fine di garantire modalità di accesso, eque, trasparenti ed indiscriminate che assicurino la più ampia partecipazione. La *policy sviluppo traffico* è, difatti, accessibile a tutti i vettori interessati ed assicura l'eventuale finalizzazione di accordi/intese tra AdB e vettori aventi i requisiti e l'interesse allo sviluppo del traffico dello scalo bolognese rispetto ai diversi modelli e *target* disciplinati nella *policy* e conformi alla normativa comunitaria a presidio della concorrenza.

5.4 ADDIZIONALE COMUNALE AI DIRITTI DI IMBARCO PASSEGGERI

Con decreto interministeriale n. 357 del 29 ottobre 2015 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, è stata fissata la nuova ulteriore misura

dell'incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco di passeggeri sugli aeromobili (di cui all'articolo 2, comma 11, della legge n. 350 del 24 dicembre 2003), destinata a finanziare l'onere derivante dall'applicazione delle disposizioni di cui al comma 21 dell'articolo 13 del decreto legge n. 145/2013, convertito, con modificazioni, dalla Legge 21 febbraio 2014, n. 9. In particolare, il decreto interministeriale n. 357 del 29 ottobre 2015 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in vigore dal 1° gennaio 2016, ha stabilito che la nuova ulteriore misura dell'incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco di passeggeri sugli aeromobili da destinare all'Inps, di cui all'articolo 2, comma 11, della legge n. 350 del 24 dicembre 2003, e successive modificazioni, è pari a euro 2,50 per l'anno 2016, a euro 2,42 per l'anno 2017 e a euro 2,34 per l'anno 2018.

Si dà quindi atto dell'avvenuta sospensione dell'applicazione dell'ulteriore incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco, stabilito ai sensi dell'articolo 13, comma 23, del Decreto legge 23 dicembre n. 145/2013, – per il periodo dal 1° settembre al 31 dicembre 2016 – ad opera delle disposizioni di cui all'art.13-ter del Decreto legge n. 113 del 24 giugno 2016, introdotto dalla Legge di conversione n. 160 del 7 agosto 2016.

La Legge n. 232 del 11 dicembre 2016, rubricata “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019”, all'articolo 1, comma 378 ha, quindi, previsto – al fine di sostenere le prospettive di crescita del settore aereo e di ridurre gli oneri a carico dei passeggeri – la soppressione, a decorrere dal 1° gennaio 2017, del suddetto incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco di cui al citato art. 13, comma 23, del Decreto legge 23 dicembre n. 145/2013.

Pertanto, per gli imbarchi relativi ai periodi decorrenti da gennaio 2017, le società di gestione aeroportuale sono tenute a riversare all'Inps gli importi riscossi a titolo di incremento dell'addizionale passeggeri pari a 3 euro a passeggero per le disposizioni di cui al comma 2 dell'articolo 6-quater del Decreto legge n. 7/2005, convertito in Legge n. 43 del 2005, e pari a 2 euro per le disposizioni di cui al comma 75 dell'articolo 4 della Legge n. 92/2012.

Si vedano al riguardo *infra* gli aggiornamenti recenti del contenzioso in materia.

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, ai sensi del D.L. 23 dicembre 2003 n. 347, 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.

Il 17 maggio 2017, i Commissari Straordinari hanno proceduto alla pubblicazione del “Bando per la raccolta di manifestazioni di interesse” non vincolanti a proporre i contenuti del possibile Programma di recupero dell'equilibrio economico dell'attività imprenditoriale delle società in amministrazione straordinaria. Con D.L. n. 55 del 2 maggio 2017, al fine di evitare l'interruzione del servizio svolto da Alitalia SAI in as, è stato disposto un finanziamento a titolo oneroso di 600 milioni di euro della durata di sei mesi, a favore del vettore, da utilizzare per le indilazionabili esigenze gestionali della società stessa e delle altre società del gruppo sottoposte alla procedura di amministrazione straordinaria. Il finanziamento è stato concesso con l'applicazione di interessi al tasso Euribor a sei mesi, maggiorato di 1.000 punti base, e dovrà essere restituito entro sei mesi dall'erogazione, in prededuzione, con priorità rispetto ad ogni altro debito della procedura. Il D.L. 55/2017 non è stato convertito, ma è stato abrogato e completamente riproposto nella disposizione dell'art. 50 della Legge 21 giugno 2017, n. 96 (pubblicata sul S.O. n. 31/L alla G.U. 23 giugno 2017, n. 144) di conversione con modificazioni, del D.L. 24 aprile 2017, n. 50 recante “disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo”. La L. 96/2017 prescrive che le procedure conseguenti all'invito, pubblicato dai Commissari Straordinari, per la raccolta di manifestazioni di interesse finalizzate alla definizione della

procedura di amministrazione straordinaria si svolgano entro sei mesi dalla concessione del finanziamento, assicurando il rispetto dei principi di trasparenza, parità di trattamento e non discriminazione.

5.6 ATTIVITÀ DI SOCCORSO ED ANTINCENDIO DEL CORPO NAZIONALE DEI VV.FF.

Il D. Lgs. 29 maggio 2017, n. 97, pubblicato sulla G.U. 23 giugno 2017, n. 144 ed in vigore dall'8 luglio 2017, ha parzialmente emendato il D.Lgs. 08/03/2006, n. 139 in tema di "Riassetto delle disposizioni relative alle funzioni ed ai compiti del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco, a norma dell'articolo 11 della L. 29 luglio 2003, n. 229".

In materia di servizio di salvataggio e antincendio negli aeroporti, l'art.26 del D.lgs. 139/2006 prevede, in particolare, che:

- negli aeroporti civili e militari, aperti al trasporto aereo commerciale, il Corpo nazionale dei VV.FF. eserciti la funzione di Autorità competente per gli aspetti di certificazione e sorveglianza del servizio di salvataggio e antincendio, in accordo con ENAC e nel rispetto delle norme UE e nazionali;
- negli aeroporti indicati nella tabella A, contenuta nel decreto medesimo, [ndr. tra cui l'aeroporto di Bologna] il Corpo nazionale assicuri il servizio di salvataggio e antincendio nel rispetto delle disposizioni internazionali, comunitarie e nazionali, nonché degli appositi accordi con il gestore aeroportuale previsti dalle medesime disposizioni.

Nell'ambito dell'iter di conversione del certificato d'aeroporto il gestore dello scalo "Guglielmo Marconi" ha siglato accordi di interfacciamento per regolamentare aspetti tecnici specifici in tale materia, in linea con le migliori prassi di settore e fermo il riconoscimento dell'esclusiva competenza istituzionale in capo al Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco, così come confermato linearmente dal provvedimento sopracitato.

6 IL CONTENZIOSO

In relazione all'aumento dell'importo dell'**addizionale comunale** stabilito dal sopra citato decreto ministeriale del 29 ottobre 2015, alcuni vettori hanno impugnato avanti l'autorità amministrativa il provvedimento laddove non ha previsto che ogni variazione degli importi da riversare nei biglietti da vendersi ai passeggeri non potesse essere efficace se non dopo trascorsi 60 giorni dalla entrata in vigore del Decreto stesso e ciò in violazione del dettato di cui all'art. 3 comma 21 L. 212/2000 secondo cui "le disposizioni tributarie non possono prevedere adempimenti a carico dei contribuenti la cui scadenza sia fissata anteriormente al sessantesimo giorno dalla data della loro entrata in vigore o dell'adozione dei provvedimenti di attuazione in esse espressamente previsti".

Rammentando qui che con sentenza del 30 giugno 2016 il TAR Lazio ha accolto il ricorso presentato da Ryanair Dac e Easyjet Airline Company Ltd ed ha annullato il D.M citato nella parte in cui ha previsto l'applicazione dell'incremento dell'addizionale comunale per il periodo dal 1° gennaio 2016 al 20 febbraio 2016, in quanto contrastante con la L. n. 212/2000 e che nel mese di marzo 2017 sono stati proposti, rispettivamente, avanti il Consiglio di Stato (i) ricorso in appello proposto dal MIT, MEF ed ENAC (ii) appello incidentale proposto da Ryanair, informiamo che con sentenza pubblicata in data 7 giugno 2017, il Consiglio di Stato ha respinto entrambi i ricorsi sopra citati così confermando la pronuncia del TAR Lazio – ROMA, SEZIONE III, TER n. 9692/2016.

Oltre a quanto sopra, non essendo intervenute variazioni significative rispetto a quanto commentato nella Relazione sulla Gestione del Bilancio 2016, si rimanda a quest'ultimo documento per approfondimenti.

7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

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

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

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

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

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

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

Infine, per quanto attiene al **rischio di credito**, la perdurante crisi economica mondiale ha avuto un forte impatto negativo sul settore aereo con conseguente aumento del rischio di credito. Il **rischio di credito** del Gruppo presenta un moderato grado di concentrazione in quanto il 48% del credito è vantato nei confronti dei primi dieci clienti. Tale rischio è stato affrontato implementando specifiche procedure e strumenti di controllo e gestione del credito verso clienti oltre che attraverso un congruo accantonamento al fondo svalutazione crediti, secondo principi di prudenza, in continuità con i bilanci degli esercizi precedenti.

Le politiche commerciali poste in essere dal Gruppo, 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.

In seguito all'ammissione della compagnia Alitalia alla procedura di amministrazione straordinaria di cui al Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 2 maggio u.s., il Gruppo rileva un'esposizione finanziaria al 30 giugno 2017:

- nei confronti del vettore pre amministrazione straordinaria, di 0,84 milioni di Euro di cui 0,26 milioni di Euro di addizionale comunale ai diritti di imbarco;
- nei confronti del vettore in amministrazione straordinaria, di 0,45 milioni di Euro di cui 0,18 milioni di Euro di addizionale comunale ai diritti di imbarco.

Nei confronti del primo il Gruppo ha adeguato il fondo svalutazione appostato sul rischio credito portandolo a 0,3 milioni di Euro sui crediti commerciali, oltre all'intera quota di addizionale comunale per 0,26 milioni di Euro nell'apposito fondo, tenuto conto che i crediti maturati a titolo di diritti aeroportuali tra il 31 gennaio 2017 e il 1° maggio 2017 per 0,48 milioni di Euro potranno essere insinuati in via privilegiata ex art.1023 cod.nav. e pertanto svalutati solo per il 50%.

Per quanto attiene invece al rischio credito ed alle altre passività potenziali nei confronti del vettore in a.s., non si sono riscontrate particolari criticità nell'incasso dei corrispettivi per attività volativa del periodo permanendo vigile l'attenzione alla posizione debitoria dell'operatore per le attività in corso nell'ambito dell'attuale gestione commissariale. Non sono stati pertanto appostati fondi svalutazione crediti al 30 giugno considerato l'avvenuto pagamento dei diritti aeroportuali del mese di giugno e della subconcessione locali di maggio-giugno. Il credito verso il vettore al 30 06 2017, tenuto conto degli incassi avvenuti nei mesi di luglio e agosto, è costituito dal solo credito per addizionale comunale e qualche fattura in verifica e/o contestazione. Con comunicazione del 5 luglio 2017, Alitalia in a.s. ha comunicato che a partire dal 1° luglio pagherà i crediti maturati dai gestori aeroportuali entro il 15 e il 30 di ogni mese successivo e così è avvenuto per il pagamento dei diritti aeroportuali di luglio.

Per quel che riguarda i potenziali rischi sul *business* del Gruppo derivanti dalla crisi del vettore, si segnala che alla data di redazione del presente documento non sono pervenute comunicazioni di variazione dei voli programmati sullo scalo di Bologna. Dal punto di vista del rischio credito, il Gruppo proseguirà l'attento monitoraggio della situazione del vettore per recepire eventuali diverse valutazioni in sede di bilancio annuale.

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 2017, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 46,3%. AdB e Ryanair hanno peraltro rafforzato la partnership in data 27 ottobre u.s. concludendo un accordo pluriennale con scadenza nel 2022 con il quale si sono così impegnati ad incrementare il numero di destinazioni servite da e per lo scalo bolognese; offrire un livello di servizio secondo standard qualitativi elevati grazie agli investimenti portati avanti dall'aeroporto ed al programma "Always getting better" del vettore. L'accordo prevede uno schema collegato alla policy di sviluppo traffico dell'aeroporto e l'impegno di Ryanair a rispettarlo così come un meccanismo di garanzie contrattuali che assicurano il raggiungimento degli obiettivi. Sebbene l'Aeroporto di Bologna rivesta, a giudizio della Società, una rilevanza strategica per questo vettore, non è possibile escludere che Ryanair possa decidere di variare le tratte operate, ridurre significativamente la propria presenza o cessare i voli sull'Aeroporto ovvero che in futuro il predetto accordo possa non esser rinnovato in tutto o in parte ovvero contenere condizioni meno favorevoli per il Gruppo. L'eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte del predetto vettore ovvero la cessazione o variazione dei collegamenti verso alcune destinazioni contraddistinte da un elevato traffico di passeggeri potrebbero avere un impatto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo. Alla luce dell'interesse dimostrato dai vettori *low cost* per lo scalo di Bologna e dell'evoluzione del traffico sull'Aeroporto in generale, la Società ritiene che il Gruppo potrebbe ragionevolmente far fronte all'eventuale interruzione o limitazione dei voli da parte di Ryanair in virtù della possibile redistribuzione del traffico passeggeri tra le diverse compagnie aeree presenti sull'Aeroporto e della capacità dello scalo di attrarre nuovi vettori. Non può tuttavia escludersi che, qualora trascorresse un lasso di tempo significativo fra il momento della interruzione dei voli e quello della loro parziale o totale sostituzione da parte di altri vettori ovvero l'avvicendamento si rivelasse più difficile del previsto o non fosse in tutto o in parte realizzabile, tale interruzione o riduzione dei voli possa avere un impatto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Rischio relativo all'influenza degli incentivi sulla marginalità dei ricavi

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

Rispetto a tale rischio la Società, pur a fronte di uno scenario di mercato nazionale, in particolare sui collegamenti domestici, caratterizzato da una presenza crescente del segmento *low cost* è attiva nello sviluppo di un *mix* di traffico tale da mantenere una marginalità positiva: in tale ottica si ritiene particolarmente significativo il recente avvio della rotta operata da Emirates verso Dubai.

Rischi relativi all'attuazione del Piano degli Interventi

La Capogruppo effettua gli investimenti nell'Aeroporto sulla base del Piano degli Interventi approvato dall'ENAC. AdB potrebbe incontrare difficoltà nel porre in essere nei tempi previsti gli investimenti stabiliti nel Piano degli Interventi a causa di eventi imprevedibili o di ritardi nell'iter autorizzativo e/o realizzativo delle opere, con possibili effetti negativi sull'ammontare delle tariffe applicabili e possibili rischi di revoca o decadenza dalla Convenzione. Il Piano degli Interventi è stato predisposto sulla base degli interventi pianificati nel Master Plan seguendo un criterio di modularità il cui *driver* principale è l'andamento del traffico aereo.

Rischi relativi al quadro normativo

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

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

Il Bilancio Consolidato del Gruppo nelle attività non correnti include, tra l'altro, Diritti di Concessione per Euro 156 milioni al 31 dicembre 2016 ed Euro 155 milioni al 31 dicembre 2015. L'incidenza complessiva sul totale delle attività è pari al 59,83% al 31 dicembre 2016 ed al 59,27% al 31 dicembre 2015. L'incidenza complessiva dei Diritti di Concessione sul patrimonio netto di Gruppo è pari rispettivamente al 93,34% al 31 dicembre 2016 ed al 96,57% al 31 dicembre 2015. Tali importi esprimono i valori dei Diritti di Concessione così come determinati in applicazione dell'interpretazione IFRIC *Interpretation 12 - Service Concession Arrangements* ("IFRIC 12") a tutti i beni gratuitamente devolvibili ricevuti dall'ENAC nel 2004.

Ai fini della predisposizione del Bilancio Consolidato del Gruppo, i Diritti di Concessione sono stati assoggettati ad *impairment test* in conformità a quanto previsto dallo IAS 36.

Il test di *impairment* effettuato non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione per l'esercizio 2016 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività.

Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo "Verifica della recuperabilità del valore delle attività o di gruppi di attività" nella Nota 1. al Bilancio Consolidato 2016.

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/MOL:** *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;
- **Margine dei servizi di costruzione:** differenza tra i ricavi di costruzione e i costi di costruzione che il Gruppo realizza in qualità di gestore dell'Aeroporto;

- **Posizione Finanziaria Netta:** la composizione della Posizione Finanziaria Netta è rappresentata in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81.

9 GARANZIE PRESTATE

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

in migliaia di Euro	al 30/06/2017	al 30/06/2016	Var.	Variaz. %
Fidejussioni	9.348	5.149	4.199	81,6%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	0	10.873	100,0%
Lettere di patronage	2.316	2.573	-257	-10,0%
Totale garanzie prestate	22.537	7.722	14.815	191,9%

Al 30 giugno 2017, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 22,5 milioni di Euro e si riferiscono a:

- fidejussioni di cui le principali:
 - a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (4,4 milioni di Euro);
 - a favore di Marconi Express Spa per il corretto adempimento delle obbligazioni assunte dalla Capogruppo con la sottoscrizione dell'accordo di contribuzione del 30 settembre 2016 (3,87 milioni di Euro). In data 11 agosto 2017 la fidejussione è stata ridotta a 0,87 milioni di Euro per effetto dei pagamenti effettuati;
- pegno sullo Strumento Finanziario Partecipativo emesso da Marconi Express Spa e sottoscritto dalla Capogruppo, a garanzia delle obbligazioni di Marconi Express nei confronti degli Istituti di Credito finanziatori del progetto People Mover. In esecuzione di tale atto di pegno sottoscritto in data 30 settembre 2016 lo Strumento Finanziario partecipativo è stato depositato presso la Banca Custode (Unicredit Spa) su un conto titoli vincolato intestato alla Capogruppo;
- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) pari al 51% del capitale residuo che, alla data di chiusura del periodo, risulta pari a 2,3 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 e avvio di nuovi collegamenti

A luglio 2017 lo scalo ha registrato un incremento del traffico passeggeri del 7,2% rispetto allo stesso mese del 2016, a conferma del trend positivo che sta caratterizzando i primi mesi del 2017.

Nei primi sette mesi dell'anno i passeggeri complessivi hanno raggiunto i 4,7 milioni con una crescita del 6,7% sullo stesso periodo del 2016 e i movimenti sono stati 38.611, con una crescita del 2,7%.

Ingresso di ATLANTIA S.p.A. nel capitale di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

In data 3 agosto u.s. Atlantia S.p.A. ha annunciato l'entrata nella compagine azionaria di Aeroporto Guglielmo Marconi S.p.A., grazie all'acquisizione, rispettivamente, da Italian Airports S.A.R.L. l'11,53% e da San Lazzaro Investments Spain, S.L. il 17,85%, per una percentuale complessiva del 29,38% del capitale della società.

Nei giorni successivi le transazioni sono state completate secondo quanto annunciato come da prospetti disponibili sulla sezione "Internal Dealing" del sito internet della Società

Ottenimento del Certificato di Aeroporto in base al Reg. Europeo n.139/2014

L'Aeroporto di Bologna ha ricevuto da ENAC in data 10 agosto 2017, la conversione del Certificato di Aeroporto in base a quanto previsto dal Regolamento Europeo n. 139 del 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative ai quali i gestori aeroportuali si devono uniformare entro la fine del 2017. Il nuovo Certificato, consegnato ad AdB, attesta che l'organizzazione della Società, le procedure delle operazioni a terra e tutte le infrastrutture e gli impianti aeroportuali rispondono ai requisiti contenuti nel Regolamento comunitario.

Il Marconi è il sesto scalo in Italia a ricevere dall'ENAC il nuovo Certificato di Aeroporto (prima dello scalo bolognese erano stati gli aeroporti di Roma, Milano Malpensa, Venezia, Bergamo e Napoli a ricevere il nuovo Certificato).

Sin dal 2003, i 46 principali scali italiani erano stati certificati sulla base di un regolamento nazionale, che recepiva l'Annesso 14 dell'ICAO (*International Civil Aviation Organization*), denominato "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti". Con l'entrata in vigore del nuovo Regolamento comunitario, l'ENAC ha avviato le pratiche di conversione dei precedenti certificati.

Mentre il Regolamento Europeo prevede la conversione di tutti i Certificati entro la fine del 2017, l'Aeroporto di Bologna ha anticipato i tempi conseguendo la conversione del suo Certificato il 10 agosto.

Air Berlin in *preliminary self-administration (German Law)* dal 15 Agosto 2017

In data 25 agosto il Gruppo ha ricevuto l'informativa dal vettore Air Berlin di apertura della procedura di "*preliminary self-administration*" a far data dal 15 Agosto 2017. Di conseguenza il credito maturato fino a tale data risulta congelato e soggetto all'iter della procedura di insolvenza mentre, relativamente al periodo successivo a tale data, la Compagnia si è dichiarata intenzionata a continuare le operazioni regolandole con prepagamenti. Da Bologna Air Berlin opera con tre voli al giorno per Dusseldorf fin dal maggio 2016 con pagamento anticipato dei diritti aeroportuali, pertanto non vi è esposizione finanziaria del Gruppo al 30 giugno ed al 15 agosto 2017 nei confronti della compagnia.

Alla data di redazione del presente documento non sono pervenute comunicazioni di variazione dei voli programmati sullo scalo.

Rapporti con società controllate e collegate e parti correlate

Relativamente ai rapporti intrattenuti nel corso del periodo con società controllate e collegate e con parti correlate, si rimanda a quanto scritto nell'apposito paragrafo delle note esplicative ai prospetti contabili consolidati al 30 giugno 2017.

Dimissioni amministratore

Il Consigliere Gabriele Del Torchio ha comunicato, in data odierna e con decorrenza immediata, le proprie dimissioni dal ruolo di Consigliere Indipendente.

Le previsioni di evoluzione della gestione

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

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Enrico Postacchini)

Bologna, 4 settembre 2017

Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 Giugno 2017

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 30.06.2017	al 31.12.2016
Diritti di concessione		154.993	155.595
Altre attività immateriali		1.303	1.116
Attività immateriali	1	156.296	156.711
Terreni, immobili, impianti e macchinari		14.705	12.098
Investimenti immobiliari		4.732	4.732
Attività materiali	2	19.437	16.830
Partecipazioni	3	147	147
Altre attività finanziarie non correnti	4	23.949	17.990
Imposte differite attive	5	6.938	7.427
Altre attività non correnti	6	1.448	1.384
Altre attività non correnti		32.482	26.948
ATTIVITA' NON CORRENTI		208.215	200.489
Rimanenze di magazzino	7	531	519
Crediti commerciali	8	13.374	13.454
Altre attività correnti	9	5.795	3.399
Attività finanziarie correnti	10	14.687	22.085
Cassa e altre disponibilità liquide	11	11.351	20.110
ATTIVITA' CORRENTI		45.738	59.567
TOTALE ATTIVITA'		253.953	260.056
<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.06.2017	al 31.12.2016
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		65.306	63.882
Risultato dell'esercizio		6.919	11.311
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	12	162.539	165.507
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	12	703	607
TOTALE PATRIMONIO NETTO		163.242	166.114
TFR e altri fondi relativi al personale	13	4.496	4.596
Imposte differite passive	14	2.248	2.216
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	10.324	10.631
Fondi per rischi e oneri	16	1.143	1.006
Passività finanziarie non correnti	17	22.005	24.896
Altri debiti non correnti		168	194
PASSIVITA' NON CORRENTI		40.384	43.539
Debiti commerciali	18	12.806	15.669
Altre passività	19	24.373	22.802
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	20	2.953	2.933
Fondi per rischi e oneri	21	90	159
Passività finanziarie correnti	22	10.105	8.840
PASSIVITA' CORRENTI		50.327	50.403
TOTALE PASSIVITÀ		90.711	93.942
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		253.953	260.056

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per il semestre chiuso al al 30.06.2017	per il semestre chiuso al al 30.06.2016
Ricavi per servizi aeronautici		24.612	20.857
Ricavi per servizi non aeronautici		18.150	16.957
Ricavi per servizi di costruzione		2.148	3.836
Altri ricavi e proventi della gestione		303	321
Ricavi	23	45.213	41.971
Materiali di consumo e merci		(938)	(698)
Costi per servizi		(8.688)	(8.993)
Costi per servizi di costruzione		(2.046)	(3.653)
Canoni, noleggi e altri costi		(3.528)	(3.438)
Oneri diversi di gestione		(1.793)	(1.432)
Costo del personale		(13.522)	(12.849)
Costi	24	(30.515)	(31.063)
Ammortamento Diritti di concessione		(2.750)	(2.616)
Ammortamento altre attività immateriali		(330)	(249)
Ammortamento attività materiali		(983)	(809)
Ammortamenti e svalutazioni	25	(4.063)	(3.674)
Accantonamento rischi su crediti		36	(38)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(672)	(1.405)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(208)	107
Accantonamenti per rischi ed oneri	26	(844)	(1.336)
Totale Costi		(35.422)	(36.073)
Risultato operativo		9.791	5.898
Proventi finanziari	27	393	156
Oneri finanziari	27	(439)	(747)
Risultato ante imposte		9.745	5.307
Imposte dell'esercizio	28	(2.730)	(1.560)
Utile (perdita) d'esercizio		7.015	3.747
Utile (perdita) di terzi		96	35
Utile (perdita) di Gruppo		6.919	3.712
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,19	0,09
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,19	0,09

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016
Utile (perdita) di esercizio (A)	7.015	3.747
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>	0	0
Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)	0	0
<i>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
Utili (perdite) attuariali su TFR	158	(472)
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR	(38)	130
Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)	120	(342)
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	120	(342)
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	7.135	3.405
di cui Terzi	96	32
di cui Gruppo	7.039	3.373

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2017	al 30.06.2016
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	9.745	5.307
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
- Margine da servizi di costruzione	(102)	(183)
+ Ammortamenti	4.063	3.674
+ Accantonamento fondi	968	1.336
+ Oneri per interessi da attualizzazione fondi e TFR	(187)	238
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	233	353
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	1	1
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	59	52
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	14.780	10.778
Variazione rimanenze di magazzino	(12)	9
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	288	(296)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti (non finanziarie)	(2.364)	(1.422)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(2.863)	(126)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	577	5.220
Interessi pagati	(398)	(533)
Interessi incassati	185	131
Imposte pagate	(3.047)	(1.644)
TFR pagato	(31)	(112)
Utilizzo fondi	(1.156)	(1.181)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	5.959	10.824
Acquisto di attività materiali	(3.606)	(591)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	0	0
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(2.563)	(3.972)
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	0	0
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	368	293
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	4.000	(26.099)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(1.801)	(30.369)
Incassi derivanti da emissioni di azioni o altri titoli rappresentativi di capitale	0	0
Dividendi distribuiti	(10.007)	(6.137)
Finanziamenti ricevuti	0	0
Finanziamenti rimborsati	(2.910)	(7.571)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(12.917)	(13.708)
Variazione finale di cassa	(8.759)	(33.253)
Disponibilità liquide inizio periodo	20.110	50.684
Variazione finale di cassa	(8.759)	(33.253)
Disponibilità liquide fine periodo	11.351	17.431

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</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2015	90.250	25.747	4.679	34.606	(3.222)	(752)	2.248	6.957	160.513	514	161.027
Attribuzione del risultato esercizio 2015	0	0	339	316	0	0	6.302	(6.957)	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(6.137)	0	(6.137)	0	(6.137)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(339)	0	3.712	3.373	32	3.405
Patrimonio netto al 30.06.2016	90.250	25.747	5.018	34.922	(3.222)	(1.091)	2.413	3.712	157.749	546	158.295

<i>in migliaia di Euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/ (Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2016	90.314	25.683	5.018	34.923	(3.222)	(933)	2.413	11.311	165.507	607	166.114
Attribuzione del risultato esercizio 2016	0	0	527	677	0	0	10.107	(11.311)	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(10.007)	0	(10.007)	0	(10.007)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	120	0	6.919	7.039	96	7.135
Patrimonio netto al 30.06.2017	90.314	25.683	5.545	35.600	(3.222)	(813)	2.513	6.919	162.539	703	163.242

Note esplicative ai prospetti contabili consolidati

Informazioni sull'attività del Gruppo

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

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

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato abbreviato al 30 Giugno 2017

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 i sei mesi chiusi al 30 giugno 2017 ed include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016, limitatamente alle poste contenute nella Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata e i dati comparativi relativi al semestre 1° gennaio 2016-30 giugno 2016, limitatamente alle poste contenute nel Conto Economico Consolidato, nel Conto Economico Complessivo Consolidato e nel Rendiconto Finanziario Consolidato. Il bilancio consolidato è stato redatto sulla base del costo storico, ad eccezione delle attività finanziarie destinate alla vendita che sono iscritte al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

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

La pubblicazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per il periodo chiuso al 30 giugno 2017 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 4 settembre 2017.

Contenuto e forma del bilancio consolidato 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 2016 redatto in conformità ai Principi Contabili Internazionali IFRS emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") e redatto considerando quale data di transizione agli IFRS (*First Time Adoption* "FTA") il 1° gennaio 2012.

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 abbreviato 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 Capogruppo e delle società da essa controllate, direttamente ed indirettamente, approvati dalle rispettive assemblee o dagli organi direttivi deputati, opportunamente rettificati per renderli conformi agli IFRS. Le società controllate sono consolidate integralmente a partire dalla data di acquisizione, ovvero dalla data in cui il Gruppo acquisisce il controllo, e cessano di essere consolidate alla data in cui il controllo è trasferito al di fuori del Gruppo.

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 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 attribuite 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 2017 e al 31 dicembre 2016 e relativa denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

<i>in migliaia di euro</i>	Valuta	Capitale Sociale	al 30.06.2017	al 31.12.2016
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	Euro	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l	Euro	316	51,00%	51,00%

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società collegate, le informazioni al 30 giugno 2017 e al 31 dicembre 2016 e relativa denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

<i>in migliaia di euro</i>	Valuta	Capitale Sociale	al 30.06.2017	al 31.12.2016
Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l.	Euro	165	24,00%	24,00%

Il Capitale Sociale della collegata Ravenna Terminal Passeggeri Srl è stato ridotto per perdite da Euro 300 mila a Euro 165 mila dall'Assemblea dei Soci del 4 aprile 2017. Tale operazione non ha comportato impatti sul semestre in esame in quanto il valore della partecipazione era stato integralmente svalutato in precedenti esercizi.

Criteri di Valutazione

Aggregazioni aziendali e avviamento

Le aggregazioni aziendali sono contabilizzate utilizzando il metodo dell'acquisizione. Il costo di un'acquisizione è determinato come somma del corrispettivo trasferito, misurato al *fair value* alla data di acquisizione, e dell'importo della partecipazione di minoranza nell'acquisita. Per ogni aggregazione aziendale il Gruppo definisce se misurare la partecipazione di minoranza nell'acquisita al *fair value* oppure in proporzione alla quota della partecipazione di minoranza nelle attività nette identificabili dell'acquisita. I costi di acquisizione sono spesati nell'esercizio e classificati tra le spese amministrative.

Quando il Gruppo acquisisce un *business* classifica o designa le attività finanziarie acquisite o le passività assunte in accordo con i termini contrattuali, le condizioni economiche e le altre condizioni pertinenti in essere alla data di acquisizione. Ciò include la verifica per stabilire se un derivato incorporato debba essere separato dal contratto primario.

Se l'aggregazione aziendale è realizzata in più fasi, la partecipazione precedentemente detenuta è ricondotta al *fair value* alla data di acquisizione e l'eventuale utile o perdita risultante è rilevata nel conto economico. Esso viene quindi considerato nella determinazione del *goodwill*.

L'eventuale corrispettivo potenziale da riconoscere è rilevato dall'acquirente al *fair value* alla data di acquisizione. La variazione del *fair value* del corrispettivo potenziale classificato come attività o passività deve essere rilevata nel conto economico o nel prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo. Nei casi in cui il corrispettivo potenziale non ricade nello scopo dello IAS 39, è misurato in accordo con l'appropriato IFRS. Se il corrispettivo potenziale è classificato nel patrimonio netto, il suo valore non viene rideterminato e la sua successiva regolazione è contabilizzata nel patrimonio netto.

L'avviamento è inizialmente rilevato al costo rappresentato dall'eccedenza dell'insieme del corrispettivo corrisposto e dell'importo iscritto per le interessenze di minoranza rispetto alle attività nette identificabili acquisite e le passività assunte dal Gruppo. Se il *fair value* delle attività nette acquisite eccede l'insieme del corrispettivo corrisposto, il Gruppo verifica nuovamente se ha identificato correttamente tutte le attività acquisite e tutte le passività assunte e rivede le procedure utilizzate per determinare gli ammontari da rilevare alla data di acquisizione. Se dalla nuova valutazione emerge ancora un *fair value* delle attività nette acquisite superiore al corrispettivo, la differenza (utile) viene rilevata a conto economico.

Dopo la rilevazione iniziale, l'avviamento è valutato al costo al netto delle perdite di valore accumulate. Al fine della verifica per riduzione di valore (*impairment*), l'avviamento acquisito in un'aggregazione aziendale è allocato, dalla data di acquisizione, a ciascuna unità generatrice di flussi di cassa del Gruppo che si prevede benefici delle sinergie dell'aggregazione, a prescindere dal fatto che altre attività o passività dell'entità acquisita siano assegnate a tali unità.

Se l'avviamento è stato allocato a un'unità generatrice di flussi finanziari e l'entità dismette parte delle attività di tale unità, l'avviamento associato all'attività dismessa è incluso nel valore contabile dell'attività quando si determina l'utile o la perdita della dismissione. L'avviamento associato con l'attività dismessa è determinato sulla base dei valori relativi dell'attività dismessa e della parte mantenuta dell'unità generatrice di flussi finanziari.

Partecipazioni in società collegate e joint-venture

Una società collegata è una società su cui il Gruppo esercita un'influenza significativa e che non è classificabile come controllata o *joint venture*. Le partecipazioni del Gruppo in società collegate sono valutate con il metodo del patrimonio netto.

Con il metodo del patrimonio netto, la partecipazione in una società collegata è inizialmente rilevata al costo e il valore contabile è aumentato o diminuito per rilevare la quota di pertinenza della partecipante degli utili e delle perdite della partecipata realizzati dopo la data di acquisizione.

L'avviamento afferente alla collegata è incluso nel valore contabile della partecipazione e non è soggetto ad ammortamento né ad una singola verifica di riduzione durevole di valore (*impairment*).

Il conto economico riflette la quota di pertinenza del Gruppo del risultato d'esercizio della società collegata. Nel caso in cui una società collegata rilevi rettifiche con diretta imputazione al patrimonio netto, il Gruppo rileva la sua quota di pertinenza e ne dà rappresentazione, ove applicabile, nel prospetto delle variazioni nel patrimonio netto. Profitti e perdite derivanti da transazioni tra il Gruppo e la collegata, sono eliminati in proporzione alla partecipazione nella collegata.

La quota di pertinenza del Gruppo del risultato d'esercizio della società collegata è rilevata nel conto economico. La quota di pertinenza rappresenta il risultato della collegata attribuibile agli azionisti; si tratta quindi del risultato al netto delle imposte e delle quote spettanti agli altri azionisti della collegata.

La data di chiusura del bilancio della collegata deve corrispondere alla data di chiusura del bilancio della capogruppo. Il bilancio della collegata deve essere redatto utilizzando principi contabili uniformi per operazioni e fatti simili in circostanze simili.

Successivamente all'applicazione del metodo del patrimonio netto, il Gruppo valuta se sia necessario riconoscere una perdita di valore della propria partecipazione nella società collegata. Il Gruppo valuta ad ogni data di bilancio se ci siano evidenze obiettive che la partecipazione nella società collegata abbia subito una perdita durevole di valore. Se ciò è avvenuto, il Gruppo calcola l'ammontare della perdita come differenza tra il valore recuperabile della collegata ed il valore di iscrizione della stessa nel proprio bilancio, rilevando tale differenza nel prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio.

Una volta persa l'influenza notevole sulla collegata, il Gruppo valuta e rileva qualsiasi partecipazione residua al *fair value*. Qualsiasi differenza tra il valore di carico della partecipazione alla data di perdita dell'influenza notevole ed il *fair value* della partecipazione residua e dei corrispettivi ricevuti deve essere rilevato a conto economico.

Conversione delle poste in valuta

Operazioni e saldi

Le operazioni in valuta estera sono rilevate inizialmente nella valuta funzionale, applicando il tasso di cambio a pronti alla data dell'operazione.

Le attività e passività monetarie, denominate in valuta estera, sono convertite nella valuta funzionale al tasso di cambio alla data del bilancio. L'utile o la perdita derivante dalla conversione viene imputato a conto economico.

Le poste non monetarie valutate al costo storico in valuta estera sono convertite usando i tassi di cambio alla data di rilevazione iniziale della transazione. Le poste non monetarie iscritte al *fair value* in valuta estera sono convertite usando il tasso di cambio alla data di determinazione di tale valore. L'utile o la perdita che emerge dalla riconversione di poste non monetarie è trattato in linea con la rilevazione degli utili e delle perdite relative alla variazione del *fair value* delle suddette poste (le differenze di conversione

sulle voci la cui variazione del *fair value* è rilevata nel conto economico complessivo o nel conto economico sono rilevate, rispettivamente, nel conto economico complessivo o nel conto economico).

Attività immateriali

Le attività immateriali riguardano le attività prive di consistenza fisica identificabile, controllate dall'impresa ed in grado di produrre benefici economici futuri, nonché quelle derivanti da operazioni di aggregazione aziendale.

La vita utile delle attività immateriali è valutata come definita o indefinita.

Le attività immateriali, aventi vita utile definita, sono iscritte al costo di acquisto o di produzione o, se derivano da operazioni di aggregazione di imprese, sono capitalizzate al *fair value* alla data di acquisizione; esse sono inclusive degli oneri accessori, ed ammortizzate sistematicamente per il periodo della loro residua possibilità di utilizzazione secondo quanto previsto dallo IAS 36 e sottoposte a test di *impairment* ogni volta che vi siano indicazioni di una possibile perdita di valore.

Il valore residuo alla fine della vita utile si presume pari a zero a meno che ci sia un impegno da parte di terzi all'acquisto dell'attività alla fine della sua vita utile oppure se esiste un mercato attivo per l'attività. Gli amministratori rivedono la stima della vita utile dell'immobilizzazione immateriale a ogni chiusura di esercizio.

Le quote di ammortamento delle attività immateriali con vita definita sono rilevate in un'apposita voce di conto economico.

Il Gruppo non ha individuato immobilizzazioni immateriali a vita utile indefinita tra le proprie attività immateriali.

La voce "Diritti di concessione" accoglie il valore rilevato tra le attività immateriali a fronte delle infrastrutture aeroportuali possedute in relazione al diritto di concessione acquisito per la gestione delle stesse infrastrutture in contropartita al diritto ad addebitare gli utenti per l'utilizzo delle medesime infrastrutture, nell'espletamento di pubblico servizio, conformemente a quanto disposto dall'IFRIC 12 - Accordi per Servizi in Concessione.

La Concessione, in base alla quale opera il Gruppo, soddisfa i requisiti secondo cui il concessionario costruisce e gestisce l'infrastruttura per conto del concedente; di conseguenza non ha titolo per iscriverla nel proprio bilancio come bene materiale.

Il Gruppo appalta a terzi l'attività di costruzione/miglioramento dell'infrastruttura; pertanto il *fair value* del corrispettivo per i servizi di costruzione/miglioramento resi dal Gruppo è pari al *fair value* del corrispettivo del servizio di costruzione/miglioramento prestato da terzi maggiorato di un *mark up* rappresentativo dei costi interni sostenuti per l'attività di pianificazione e coordinamento lavori svolta da un'apposita struttura interna.

I costi esterni sostenuti per la prestazione del servizio di costruzione vengono pertanto rilevati alla voce Costi per servizi di costruzione del conto economico.

Contestualmente alla rilevazione di tali costi il Gruppo rileva un incremento della voce Diritti di Concessione per un importo pari al *fair value* del servizio prestato, con contropartita la voce ricavi da servizi di costruzione.

I Diritti di Concessione così determinati sono assoggettati ad un processo di ammortamento a quote costanti durante l'intera vita della Concessione a partire dal momento di entrata in funzione del relativo bene realizzato per conto del concedente.

La vita utile di un'attività immateriale derivante da diritti contrattuali o da altri diritti legali è determinata sulla base del periodo minore tra la durata dei diritti contrattuali o legali (durata della concessione) ed il periodo di utilizzo dell'attività stessa. La recuperabilità del valore di iscrizione decurtato dell'ammortamento è verificata annualmente adottando i criteri dell'*impairment test*.

La voce "Software, licenze e diritti simili" si riferisce principalmente ai costi per l'implementazione e la personalizzazione del software gestionale oltre che all'acquisto di licenze software ammortizzate all'aliquota del 33%.

Gli utili o le perdite derivanti dall'eliminazione di un'attività immateriale sono misurati dalla differenza tra il ricavo netto della dismissione e il valore contabile dell'attività immateriale, e sono rilevate nel conto economico nell'esercizio in cui avviene l'eliminazione.

Attività materiali

Le attività materiali sono inizialmente rilevate al costo di acquisto o di realizzazione; il valore comprende il prezzo pagato per acquistare o costruire l'attività (al netto di sconti e abbuoni) e gli eventuali costi direttamente attribuibili all'acquisizione e necessari alla messa in funzione del bene.

I terreni, sia liberi da costruzioni, sia annessi a fabbricati civili e industriali, sono stati contabilizzati separatamente e non vengono ammortizzati in quanto elementi a vita utile illimitata.

Le attività materiali sono esposte al netto dei relativi ammortamenti cumulati e di eventuali perdite di valore determinate secondo le modalità descritte nel seguito. L'ammortamento è calcolato in quote costanti in base alla vita utile stimata del bene. Quando l'attività materiale è costituita da più componenti significativi aventi vite utili differenti, l'ammortamento è effettuato per ciascuna componente. Non sono oggetto di ammortamento i terreni e le attività materiali destinate alla cessione che sono valutate al minore tra il valore di iscrizione e il loro *fair value* al netto degli oneri di dismissione.

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate sono le seguenti:

- Fabbricati e costruzioni leggere: dal 3% al 10%;
- Macchinari, attrezzature e impianti: dal 10% al 31,5%;
- Mobili, macchine d'ufficio e mezzi di trasporto: dal 12% al 25%.

Il valore residuo del bene, la vita utile e i metodi applicati sono rivisti con frequenza annuale e adeguati se necessario alla fine di ciascun esercizio.

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico fra i costi per ammortamenti. Tali perdite di valore sono ripristinate nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate.

Al momento della vendita o quando non sussistono benefici economici futuri attesi dall'uso di un bene, esso viene eliminato dal bilancio e l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione ed il valore di carico) viene rilevata a conto economico nell'anno della suddetta eliminazione.

Le spese di manutenzione e riparazione, che non siano suscettibili di valorizzare e/o prolungare la vita residua dei beni, sono spese nell'esercizio in cui sono sostenute; in caso contrario vengono capitalizzate.

Investimenti immobiliari

Il Gruppo classifica tra gli investimenti immobiliari i terreni acquisiti al fine di realizzare investimenti immobiliari non ancora definiti.

La rilevazione iniziale dei suddetti terreni è al costo di acquisto, le valutazioni successive seguono il criterio del costo.

Tali attività materiali non sono sottoposte ad ammortamento in quanto afferenti terreni. Il Gruppo monitora attraverso perizie tecniche l'evoluzione del relativo *fair value* al fine di identificare l'eventuale perdita durevole di valore.

Gli investimenti immobiliari sono eliminati dal bilancio quando sono ceduti o quando l'investimento è durevolmente inutilizzabile e non sono attesi benefici economici futuri dalla sua cessione. Eventuali utili o perdite derivanti dal ritiro o dismissione di un investimento immobiliare sono rilevati a conto economico nell'esercizio in cui avviene il ritiro o dismissione.

Leasing

La definizione di un accordo contrattuale come operazione di leasing (o contenente un'operazione di leasing) si basa sulla sostanza dell'accordo e richiede di valutare se l'adempimento dell'accordo stesso dipenda dall'utilizzo di una o più attività specifiche o se l'accordo trasferisca il diritto all'utilizzo di tale attività. La verifica che un accordo contenga un leasing viene effettuata all'inizio dell'accordo.

Un contratto di leasing viene classificato come leasing finanziario o come leasing operativo all'inizio del leasing stesso. Un contratto di leasing che trasferisce sostanzialmente tutti i rischi e i benefici derivanti dalla proprietà del bene locato, è classificato come leasing finanziario.

Un leasing operativo è un contratto di leasing che non si qualifica come finanziario. Il Gruppo in veste di locatario rileva canoni di leasing operativo come costi nel conto economico in quote costanti sulla durata del contratto. Il Gruppo in veste di locatore rileva i contratti di leasing come operativi quando sostanzialmente lasciano in capo al Gruppo tutti i rischi e benefici della proprietà del bene. I costi iniziali di negoziazione sono aggiunti al valore contabile del bene locato e rilevati in base alla durata del contratto sulla medesima base dei proventi da locazione. Affitti non preventivati sono rilevati come ricavi nel periodo in cui maturano.

Perdite di valore delle attività non finanziarie

I valori contabili delle attività non finanziarie sono oggetto di valutazione ogni qualvolta vi siano evidenti segnali interni o esterni all'impresa che indichino la possibilità del venir meno del valore dell'attività o di un gruppo di esse (definite come Unità Generatrici di Cassa o *CGU*).

Il valore recuperabile è il maggiore fra il *fair value* dell'attività o unità generatrice di flussi finanziari, al netto dei costi di vendita, e il suo valore d'uso. Il valore recuperabile viene determinato per singola attività, tranne quando tale attività generi flussi finanziari che non sono ampiamente indipendenti da quelli generati da altre attività o gruppi di attività.

Se il valore contabile di un'attività è superiore al suo valore recuperabile, tale attività ha subito una perdita di valore ed è conseguentemente svalutata fino a riportarla al valore recuperabile. Nel determinare il valore d'uso, il Gruppo sconta al valore attuale i flussi finanziari stimati futuri usando un tasso di attualizzazione ante-imposte che riflette le valutazioni di mercato sul valore attuale del denaro e i rischi specifici dell'attività. Nel determinare il *fair value* al netto dei costi di vendita, viene utilizzato un adeguato modello di valutazione. Tali calcoli sono effettuati utilizzando opportuni moltiplicatori di valutazione, prezzi di titoli azionari quotati per partecipate i cui titoli sono pubblicamente negoziati, e altri indicatori di *fair value* disponibili.

Perdite di valore su attività in funzionamento sono rilevate a conto economico nelle categorie di costo coerenti con la destinazione dell'attività che ha evidenziato la perdita di valore.

Per le attività diverse dall'avviamento, ad ogni chiusura di bilancio il Gruppo valuta inoltre l'eventuale esistenza di indicazioni del venir meno (o della riduzione) di perdite di valore precedentemente rilevate e, qualora tali indicazioni esistano, stima il valore recuperabile. Il valore di un'attività precedentemente svalutata può essere ripristinato solo se vi sono stati cambiamenti nelle stime su cui si basava il calcolo del valore recuperabile determinato successivamente alla rilevazione dell'ultima perdita di valore. La ripresa di valore non può eccedere il valore di carico che sarebbe stato determinato, al netto degli ammortamenti, nell'ipotesi in cui nessuna perdita di valore fosse stata rilevata in esercizi precedenti. Tale ripresa è rilevata a conto economico a meno che l'immobilizzazione non sia contabilizzata a valore rivalutato, nel qual caso la ripresa è trattata come un incremento da rivalutazione.

I seguenti criteri sono utilizzati per la contabilizzazione di perdite di valore relative a specifiche tipologie di attività:

Diritti di Concessione

Il Gruppo sottopone il valore iscritto tra i Diritti di concessione a verifica per perdite di valore su base annua durante il processo di chiusura del bilancio d'esercizio o più frequentemente se eventi o cambiamenti nelle circostanze indicano che il valore contabile potrebbe essere soggetto a perdita di valore (ogniquale volta dovessero emergere indicatori di *impairment*).

La perdita di valore sulla suddetta attività immateriale è determinata valutando il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) a cui la stessa è riconducibile. Laddove il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) è minore del valore contabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) a cui le attività immateriali sono state allocate, una perdita di valore è rilevata.

Ai fini dell'effettuazione dell'*impairment* test il Gruppo ha identificato un'unica CGU (unità generatrice di flussi finanziari) che coincide con il Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A..

L'*impairment* test avviene confrontando il valore contabile dell'attività o della unità generatrice di flussi finanziari (C.G.U.) con il valore recuperabile della stessa, dato dal maggiore tra il *fair value* (al netto degli eventuali oneri di vendita) ed il valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dalla C.G.U..

Ciascuna unità o gruppo di unità a cui viene allocato l'intangibile specifico rappresenta il livello più basso all'interno del Gruppo in cui lo stesso è monitorato a fini di gestione interna.

Le condizioni e le modalità di eventuale ripristino di valore di un'attività in precedenza svalutata applicate dal Gruppo, escludendo comunque qualsiasi possibilità di ripristino di valore dell'avviamento, sono quelle previste dallo IAS 36.

Attività finanziarie

Lo IAS 39 prevede le seguenti tipologie di strumenti finanziari: attività finanziarie al *fair value* con variazioni imputate a conto economico, finanziamenti e crediti, investimenti detenuti fino a scadenza e attività disponibili per la vendita.

Inizialmente tutte le attività finanziarie sono rilevate al *fair value* aumentato, nel caso di attività diverse da quelle al *fair value* con variazioni a conto economico, dei costi di transazione. Al momento della sottoscrizione, il Gruppo considera se un contratto contiene derivati impliciti.

I derivati impliciti sono scorporati dal contratto ospite se questo non è valutato a *fair value* quando l'analisi mostra che le caratteristiche economiche ed i rischi del derivato implicito non sono strettamente correlati a quelli del contratto ospite.

Il Gruppo determina la classificazione delle proprie attività finanziarie dopo la rilevazione iniziale e, ove adeguato e consentito, rivede tale classificazione alla chiusura di ciascun esercizio finanziario.

Attività finanziarie al fair value con variazioni imputate a conto economico

Questa categoria comprende le attività detenute per la negoziazione e le attività designate al momento della prima rilevazione come attività finanziarie al *fair value* e dopo la rilevazione iniziale le variazioni del *fair value* sono imputate a conto economico.

Le attività detenute per la negoziazione sono tutte quelle attività acquisite ai fini di vendita nel breve termine. I derivati, inclusi quelli scorporati, sono classificati come strumenti finanziari detenuti per la negoziazione a meno che non siano designati come strumenti di copertura efficace. Utili o perdite sulle attività detenute per la negoziazione sono rilevati a conto economico.

Laddove un contratto contenga uno o più derivati incorporati, l'intero contratto ibrido può essere designato come una attività finanziaria a *fair value* con variazioni imputate a conto economico, fatta

eccezione per quei casi in cui il derivato implicito non modifica in misura significativa i flussi di cassa o è evidente che lo scorporo del derivato non è consentito.

Al momento della prima rilevazione, si possono classificare le attività finanziarie come attività finanziarie al *fair value* con variazioni imputate a conto economico se si verificano le seguenti condizioni: (i) la designazione elimina o riduce significativamente l'incoerenza di trattamento che altrimenti si determinerebbe valutando le attività o rilevando gli utili e le perdite che tali attività generano, secondo un criterio diverso; o (ii) le attività fanno parte di un gruppo di attività finanziarie gestite ed il loro rendimento è valutato sulla base del loro *fair value*, in base ad una strategia di gestione del rischio documentata; o (iii) l'attività finanziaria contiene un derivato implicito che dovrebbe essere scorporato e contabilizzato separatamente.

Investimenti posseduti sino alla scadenza

Le attività finanziarie che non sono strumenti derivati e che sono caratterizzate da pagamenti a scadenza fissa o determinabile, sono classificate tra gli "investimenti detenuti fino a scadenza" laddove il Gruppo abbia l'intenzione e la capacità di mantenerle in portafoglio fino a scadenza. Dopo la rilevazione iniziale gli investimenti finanziari detenuti fino a scadenza sono valutati con il criterio del costo ammortizzato, usando il metodo del tasso di interesse effettivo, dedotte le perdite di valore. Il costo ammortizzato è calcolato rilevando eventuali sconti, premi sull'acquisto, onorari o costi che sono parte integrante del tasso di interesse effettivo. Il tasso di interesse effettivo è compreso tra i proventi finanziari nel prospetto dell'utile/(perdita) d'esercizio. Le svalutazioni sono rilevate nel prospetto dell'utile/(perdita) d'esercizio tra gli oneri finanziari.

Finanziamenti e crediti

I finanziamenti e crediti sono attività finanziarie non derivate con pagamenti fissi o determinabili che non sono quotati su un mercato attivo. Dopo la rilevazione iniziale, tali attività sono valutate secondo il criterio del costo ammortizzato usando il metodo del tasso di sconto effettivo al netto di ogni accantonamento per perdita di valore.

Il costo ammortizzato è calcolato prendendo in considerazione ogni sconto o premio di acquisto e include le commissioni che sono una parte integrante del tasso di interesse effettivo e dei costi di transazione. I crediti commerciali a breve termine non sono attualizzati poiché l'effetto dell'attualizzazione dei flussi finanziari è irrilevante. Gli utili e le perdite sono iscritti a conto economico quando i finanziamenti e crediti sono contabilmente eliminati o al manifestarsi di perdite di valore, oltre che attraverso il processo di ammortamento.

Attività finanziarie disponibili per la vendita

Le attività finanziarie disponibili per la vendita sono quelle attività finanziarie, esclusi gli strumenti finanziari derivati, che sono state designate come tali o non sono classificate in nessun'altra delle precedenti categorie. Dopo l'iniziale iscrizione le attività finanziarie detenute per la vendita sono valutate al *fair value* e gli utili e le perdite sono iscritti in una voce separata del patrimonio netto. Quando le attività sono contabilmente eliminate, gli utili o le perdite accumulate nel patrimonio netto sono imputati a conto economico. Interessi maturati o pagati su tali investimenti sono contabilizzati come interessi attivi o passivi utilizzando il tasso di interesse effettivo. Dividendi maturati su tali investimenti sono imputati a conto economico come "dividendi ricevuti" quando sorge il diritto all'incasso.

Fair value

Il Gruppo fornisce in nota integrativa il *fair value* degli strumenti finanziari valutati al costo ammortizzato e le attività non finanziarie, quali gli investimenti immobiliari.

Il *fair value* è il prezzo che si percepirebbe per la vendita di un'attività, o che si pagherebbe per il trasferimento di una passività, in una regolare operazione tra operatori di mercato alla data di valutazione.

Una valutazione del *fair value* suppone che l'operazione di vendita dell'attività o di trasferimento della passività abbia luogo:

- (a) nel mercato principale dell'attività o passività; o
- (b) in assenza di un mercato principale, nel mercato più vantaggioso per l'attività o passività.

Il mercato principale o il mercato più vantaggioso devono essere accessibili per il Gruppo.

Il *fair value* di un'attività o passività è valutato adottando le assunzioni che gli operatori di mercato utilizzerebbero nella determinazione del prezzo dell'attività o passività, presumendo che gli stessi agiscano per soddisfare nel modo migliore il proprio interesse economico.

Una valutazione del *fair value* di un'attività non finanziaria considera la capacità di un operatore di mercato di generare benefici economici impiegando l'attività nel suo massimo e migliore utilizzo o vendendola a un altro operatore di mercato che la impiegherebbe nel suo massimo e miglior utilizzo.

Il Gruppo utilizza tecniche di valutazione che sono adatte alle circostanze e per le quali vi sono sufficienti dati disponibili per valutare il *fair value*, massimizzando l'utilizzo di input osservabili rilevanti e minimizzando l'uso di input non osservabili.

Tutte le attività e passività per le quali il *fair value* viene valutato o esposto in bilancio sono categorizzate in base alla gerarchia del *fair value*, come di seguito descritta:

- ▶ Livello 1 - i prezzi quotati (non rettificati) in mercati attivi per attività o passività identiche a cui l'entità può accedere alla data di valutazione;
- ▶ Livello 2 – Input diversi dai prezzi quotati inclusi nel Livello 1, osservabili direttamente o indirettamente per l'attività o per la passività;
- ▶ Livello 3 – tecniche di valutazione per le quali i dati di input non sono osservabili per l'attività o per la passività.

La valutazione del *fair value* è classificata interamente nello stesso livello della gerarchia del *fair value* in cui è classificato l'input di più basso livello di gerarchia utilizzato per la valutazione

Per le attività e passività rilevate nel bilancio su base ricorrente, il Gruppo determina se siano intervenuti dei trasferimenti tra i livelli della gerarchia rivedendo la categorizzazione (basata sull'input di livello più basso, che è significativo ai fini della valutazione del *fair value* nella sua interezza) ad ogni chiusura di bilancio.

Perdita di valore su attività finanziarie

Il Gruppo verifica ad ogni data di bilancio se un'attività finanziaria o gruppo di attività finanziarie ha subito una perdita di valore.

Attività valutate secondo il criterio del costo ammortizzato

Se esiste un'indicazione oggettiva che un finanziamento o credito iscritti al costo ammortizzato ha subito una perdita di valore, l'importo della perdita è misurato come la differenza fra il valore contabile dell'attività e il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati (escludendo perdite di credito future non ancora sostenute) scontato al tasso di interesse effettivo originale dell'attività finanziaria (ossia il tasso di interesse effettivo calcolato alla data di rilevazione iniziale). Il valore contabile dell'attività viene ridotto mediante l'utilizzo di un fondo accantonamento e l'importo della perdita viene rilevato a conto economico.

Il Gruppo valuta in primo luogo l'esistenza di indicazioni oggettive di perdita di valore a livello individuale, per le attività finanziarie che sono individualmente significative, e quindi a livello individuale o collettivo per le attività finanziarie che non lo sono. In assenza di indicazioni oggettive di perdita di valore per un'attività finanziaria valutata individualmente, sia essa significativa o meno, detta attività è inclusa in un gruppo di attività finanziarie con caratteristiche di rischio di credito analoghe e tale gruppo viene sottoposto a verifica per perdita di valore in modo collettivo. Le attività valutate a livello individuale e per cui si rileva o continua a rilevare una perdita di valore non saranno incluse in una valutazione collettiva.

Se, in un periodo successivo, l'importo della perdita di valore si riduce e tale riduzione può essere oggettivamente ricondotta a un evento verificatosi dopo la rilevazione della perdita di valore, il valore precedentemente ridotto può essere ripristinato. Eventuali successivi ripristini di valore sono rilevati a conto economico, nella misura in cui il valore contabile dell'attività non supera il costo ammortizzato alla data del ripristino.

Con riferimento a crediti commerciali, un accantonamento per perdita di valore si effettua quando esiste indicazione oggettiva (quale, ad esempio, la probabilità di insolvenza o significative difficoltà finanziarie del debitore) che il Gruppo non sarà in grado di recuperare tutti gli importi dovuti in base alle condizioni originali del credito. Il valore contabile del credito è ridotto mediante il ricorso ad un apposito fondo. I crediti soggetti a perdita di valore sono stornati quando si verifica che essi sono irrecuperabili.

Attività finanziarie disponibili per la vendita

Nel caso di strumenti rappresentativi di capitale classificati come disponibili per la vendita, l'obiettivo evidenza di perdita di valore includerebbe una significativa o prolungata riduzione del *fair value* dello strumento al di sotto del suo costo. Il termine 'significativo' è valutato rispetto al costo originario dello strumento e il termine 'prolungato' rispetto al periodo in cui il *fair value* si è mantenuto al di sotto del costo originario.

In caso di perdita di valore di un'attività finanziaria disponibile per la vendita, viene fatto transitare da patrimonio netto a conto economico un valore pari alla differenza fra il suo costo (al netto del rimborso del capitale e dell'ammortamento) e il suo *fair value* attuale, al netto di eventuali perdite di valore precedentemente rilevate a conto economico.

I ripristini di valore relativi a strumenti partecipativi di capitale classificati come disponibili per la vendita non vengono rilevati a conto economico. I ripristini di valore relativi a strumenti di debito sono rilevati a conto economico se l'aumento del *fair value* dello strumento può essere oggettivamente ricondotto a un evento verificatosi dopo che la perdita era stata rilevata a conto economico.

Attività non correnti detenute per la vendita ed attività cessate

Le attività non correnti classificate come possedute per la vendita devono essere valutate al minore tra il valore contabile ed il *fair value* al netto dei costi di vendita. Sono classificate come tali se il loro valore contabile sarà recuperato con un'operazione di vendita anziché tramite il suo uso continuativo. Si considera rispettata questa condizione solo quando la vendita è altamente probabile e l'attività o il gruppo in dismissione è disponibile per una vendita immediata nelle sue attuali condizioni. La Direzione deve essersi impegnata alla vendita, il cui completamento dovrebbe essere previsto entro un anno dalla data della classificazione.

Nel conto economico consolidato e del periodo di confronto dell'anno precedente, gli utili e le perdite delle attività operative cessate sono rappresentate separatamente dagli utili e dalle perdite delle attività operative, sotto la linea dell'utile dopo le imposte, anche quando il Gruppo mantiene dopo la vendita una quota di minoranza nella controllata. L'utile o la perdita risultanti, al netto delle imposte, sono esposti separatamente nel conto economico.

Immobili, impianti e macchinari e attività immateriali una volta classificati come posseduti per la vendita non devono più essere ammortizzati.

Cancellazione attività finanziarie

Un'attività finanziaria (o, ove applicabile, parte di un'attività finanziaria o parte di un gruppo di attività finanziarie simili) è cancellata in primo luogo (es. rimossa dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria) quando:

- i diritti a ricevere flussi finanziari dall'attività sono estinti, o
- il Gruppo ha trasferito ad una terza parte il diritto a ricevere flussi finanziari dall'attività o ha assunto l'obbligo contrattuale di corrisponderli interamente e senza ritardi e (a) ha trasferito sostanzialmente tutti i rischi e benefici della proprietà dell'attività finanziaria, oppure (b) non ha

trasferito né trattenuto sostanzialmente tutti i rischi e benefici dell'attività, ma ha trasferito il controllo della stessa.

Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

I contratti di costruzione in corso di esecuzione sono valutati sulla base dei corrispettivi contrattuali maturati con ragionevole certezza in relazione all'avanzamento dei lavori mediante il criterio della percentuale di completamento, determinato attraverso la metodologia della misurazione fisica dei lavori eseguiti, così da attribuire i ricavi ed il risultato economico della commessa ai singoli esercizi di competenza in proporzione allo stato di avanzamento lavori. La differenza positiva o negativa tra il valore eseguito dei contratti e quello degli acconti ricevuti è iscritta rispettivamente nell'attivo o nel passivo della situazione patrimoniale - finanziaria, tenuto anche conto delle eventuali svalutazioni effettuate a fronte dei rischi connessi al mancato riconoscimento dei lavori eseguiti per conto dei committenti.

I ricavi di commessa, oltre ai corrispettivi contrattuali, includono le varianti, le revisioni dei prezzi, nonché eventuali *claims* nella misura in cui è probabile che essi rappresentino effettivi ricavi che possano essere determinati con attendibilità.

Nel caso in cui dall'espletamento delle attività di commessa sia prevista una perdita, questa è immediatamente iscritta in bilancio per intero, indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa.

Con specifico riferimento ai servizi di costruzione a favore del concedente afferenti al contratto di concessione di cui è titolare AdB, anche questi sono rilevati nel conto economico in base allo stato di avanzamento dei lavori. In particolare, i ricavi per i servizi di costruzione e/o miglioria, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al *fair value*, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti, costituiti principalmente dai costi per i servizi esterni e dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività.

La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione è rappresentata da un'attività finanziaria o dalla concessione aeroportuale iscritta tra i Diritti concessori delle attività immateriali, come illustrato in tale paragrafo.

Rimanenze

Le rimanenze sono iscritte al minore tra il costo di acquisto o di produzione e il valore netto di realizzo rappresentato dall'ammontare che l'impresa si attende di ottenere dalla loro vendita nel normale svolgimento dell'attività. Il costo delle rimanenze è determinato applicando il metodo del costo medio ponderato.

Cassa e disponibilità liquide

Le disponibilità liquide (considerati anche i mezzi equivalenti) comprendono i valori numerari, ossia quei valori che possiedono i requisiti della disponibilità a vista o a brevissimo termine, del buon esito e dell'assenza di spese per la riscossione.

Benefici per i dipendenti

I benefici garantiti ai dipendenti erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti (Trattamento di fine rapporto) o altri benefici a lungo termine (quali a titolo esemplificativo, Patti di Non concorrenza e Piani di Incentivazione a lungo termine) sono riconosciuti nel periodo di maturazione del diritto.

La passività relativa, al netto delle eventuali attività al servizio del piano, è determinata sulla base di ipotesi attuariali ed è rilevata per competenza, coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici; la valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti, utilizzando il metodo della proiezione unitaria del credito.

L'importo riflette non solo i debiti maturati alla data di chiusura del bilancio consolidato, ma anche i futuri incrementi salariali e le correlate dinamiche statistiche.

Le rivalutazioni, che comprendono gli utili e le perdite attuariali, le variazioni nell'effetto del massimale delle attività, esclusi gli interessi netti (non applicabile al Gruppo) ed il rendimento delle attività a servizio del piano (esclusi gli interessi netti), sono rilevate immediatamente nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria addebitando od accreditando gli utili portati a nuovo attraverso le altre componenti di conto economico complessivo nell'esercizio in cui si manifestano. Le rivalutazioni non sono riclassificate a conto economico negli esercizi successivi.

Il costo relativo alle prestazioni di lavoro passate è rilevato a conto economico alla data più remota tra le seguenti:

- (a) la data in cui si verifica una modifica o la riduzione del piano; e
- (b) la data in cui il Gruppo rileva i costi di ristrutturazione correlati.

Gli interessi netti sulla passività /attività netta per benefici definiti devono essere determinati moltiplicando la passività /attività netta per il tasso di sconto. Il Gruppo rileva le seguenti variazioni dell'obbligazione netta per benefici definiti nel costo del venduto, nelle spese amministrative e nei costi di vendita e distribuzione nel conto economico consolidato (per natura):

- Costi per prestazioni di lavoro, comprensivi di costi per prestazioni di lavoro correnti e passate, utili e perdite su riduzioni ed estinzioni non di routine;
- Interessi attivi o passivi netti.

In seguito alle modifiche apportate al TFR dalla Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007) e successivi Decreti e Regolamenti, il TFR delle società italiane con più di 50 dipendenti maturato dal 1° gennaio 2007 o dalla data di scelta dell'opzione da esercitarsi da parte dei dipendenti è incluso nella categoria dei piani a contribuzione definita, sia nel caso di opzione per la previdenza complementare, sia nel caso di destinazione al Fondo di Tesoreria presso l'INPS. Il TFR maturato sino al 31 dicembre 2006 è contabilizzato come beneficio definito.

I contributi da versare ad un piano a contribuzione definita in cambio di quella prestazione lavorativa sono contabilizzati come passività (debito), dopo aver dedotto eventuali contributi già versati e come costo.

Fondi per rischi e oneri

I fondi per rischi e oneri riguardano costi e oneri di natura determinata e di esistenza certa o probabile, che, alla data di chiusura del presente bilancio consolidato, sono indeterminati nell'ammontare o nella data di sopravvenienza. Gli accantonamenti sono rilevati quando:

- (i) è probabile l'esistenza di un'obbligazione attuale, legale o implicita, derivante da un evento passato;
- (ii) è probabile che l'adempimento dell'obbligazione sia oneroso;
- (iii) l'ammontare dell'obbligazione può essere stimato attendibilmente.

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima, a volte con il supporto di esperti, dell'ammontare che l'impresa pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, l'accantonamento è oggetto di attualizzazione; l'incremento del fondo connesso al trascorrere del tempo è imputato a conto economico alla voce "Proventi (oneri) finanziari".

Quando la passività è relativa ad attività materiali (demolizione cespiti), il fondo è rilevato in contropartita all'attività a cui si riferisce; l'imputazione a conto economico avviene attraverso il processo di ammortamento.

I fondi sono periodicamente aggiornati per riflettere le variazioni delle stime dei costi, dei tempi di realizzazione e del tasso di attualizzazione; le revisioni di stima dei fondi sono imputate nella medesima voce di conto economico che ha precedentemente accolto l'accantonamento ovvero, quando la passività è relativa ad attività materiali, in contropartita all'attività a cui si riferisce.

Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali

Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, accoglie, alla data di fine esercizio, gli accantonamenti relativi alle manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale. Gli accantonamenti a tale fondo sono calcolati in funzione del grado di utilizzo delle infrastrutture indirettamente riflesso nella data prevista per la loro sostituzione/rinnovo nell'ultimo piano aziendale approvato. La determinazione dei valori che movimentano questa posta di bilancio tiene debitamente conto anche di una componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi intercorrenti tra i diversi cicli di rinnovo, che ha la finalità di garantire l'adeguatezza dei fondi stanziati.

Debiti commerciali e altre passività non finanziarie

I debiti commerciali a breve termine, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, sono iscritti al costo (il loro valore nominale) e non sono attualizzati poiché l'effetto dell'attualizzazione dei flussi finanziari è irrilevante

Le altre passività non finanziarie sono iscritte al loro costo (identificato dal valore nominale).

Finanziamenti

Le altre passività finanziarie, ad eccezione dei derivati, sono inizialmente rilevate al costo, corrispondente al *fair value* della passività al netto dei costi di transazione che sono direttamente attribuibili all'emissione della passività stessa.

A seguito della rilevazione iniziale, le passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso d'interesse effettivo originale rappresentato dal tasso che rende uguali, al momento della rilevazione iniziale, il valore attuale dei flussi di cassa e il valore di iscrizione iniziale (cd. metodo del costo ammortizzato).

Ogni utile o perdita è contabilizzata a conto economico quando la passività è estinta, oltre che attraverso il processo di ammortamento.

Garanzie finanziarie passive

Le garanzie finanziarie passive emesse dal Gruppo sono contratti che richiedono un pagamento per rimborsare il possessore di un titolo di debito a fronte di una perdita da esso subita a seguito dell'inadempienza del debitore nel pagamento alla scadenza prevista contrattualmente. I contratti di garanzia finanziaria sono inizialmente rilevati come passività al *fair value*, incrementati dei costi di transazione direttamente attribuibili all'emissione della garanzia. Successivamente, la passività è misurata al maggiore tra la migliore stima dell'esborso richiesto per far fronte all'obbligazione garantita alla data di bilancio e l'ammontare inizialmente rilevato, al netto degli ammortamenti cumulati.

Cancellazione passività finanziarie

Una passività finanziaria viene cancellata quando l'obbligazione sottostante la passività è estinta, annullata ovvero onorata. Laddove una passività finanziaria esistente fosse sostituita da un'altra dello stesso prestatore, a condizioni sostanzialmente diverse, oppure le condizioni di una passività esistente venissero sostanzialmente modificate, tale scambio o modifica viene trattato come una cancellazione contabile della passività originale, accompagnata dalla rilevazione di una nuova passività, con iscrizione nel prospetto dell'utile/(perdita) d'esercizio di eventuali differenze tra i valori contabili.

Rilevazione dei ricavi

I ricavi sono rilevati nella misura in cui è possibile determinarne attendibilmente il valore (*fair value*) ed è probabile che i relativi benefici economici saranno fruiti.

Secondo la tipologia di operazione, i ricavi sono rilevati sulla base dei criteri specifici di seguito riportati:

- i ricavi delle vendite di beni sono rilevati quando i rischi e benefici significativi della proprietà dei beni sono trasferiti all'acquirente;

- i ricavi derivanti dalla prestazione di servizi sono contabilizzati quando il servizio è reso;
- i ricavi per la prestazione di servizi legati a lavori su commessa sono rilevati con riferimento allo stadio di avanzamento delle attività sulla base dei medesimi criteri previsti per i lavori in corso su ordinazione.

I ricavi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni, premi e oneri promozionali direttamente correlati ai ricavi di vendita, nonché delle imposte direttamente connesse.

Gli sconti commerciali, portati in diretta diminuzione dei ricavi, sono determinati sulla base dei contratti stipulati con le compagnie aeree e con i *tour operator*.

Le *royalties* sono contabilizzate per competenza secondo la sostanza degli accordi contrattuali.

Gli interessi attivi sono contabilizzati in applicazione del principio della competenza temporale, su una base che tenga conto del tasso effettivo di rendimento dell'attività a cui si riferiscono.

I dividendi sono rilevati quando si stabilisce il diritto degli azionisti a ricevere il pagamento.

Rilevazione dei costi e delle spese

I costi sono riconosciuti quando relativi a beni e servizi venduti o consumati nel periodo o per ripartizione sistematica ovvero quando non si possa identificare l'utilità futura degli stessi.

Gli interessi passivi sono contabilizzati in applicazione del principio della competenza temporale, su una base che tenga conto del tasso effettivo di rendimento della passività a cui si riferiscono. Gli interessi passivi direttamente imputabili all'acquisizione, alla costruzione o alla produzione di un bene che richiede un periodo abbastanza lungo prima di essere disponibile all'uso, sono capitalizzati sul costo del bene stesso.

Imposte sul reddito

Imposte correnti

Le imposte correnti per l'esercizio in corso sono valutate all'importo che ci si attende di recuperare o corrispondere alle autorità fiscali. Le aliquote e la normativa fiscale utilizzate per calcolare l'importo sono quelle emanate o sostanzialmente emanate alla data di chiusura del bilancio consolidato. Le imposte correnti relative ad elementi rilevati direttamente a patrimonio sono rilevate direttamente a patrimonio e non nel conto economico. Gli Amministratori periodicamente valutano la posizione assunta nella dichiarazione dei redditi nei casi in cui le norme fiscali siano soggette ad interpretazioni e, ove appropriato, provvede a stanziare degli accantonamenti.

Imposte differite

Le imposte differite sono calcolate usando il cosiddetto "*liability method*" sulle differenze temporanee risultanti alla data del presente bilancio consolidato fra i valori fiscali presi a riferimento per le attività e passività e i valori riportati nel bilancio consolidato. Le imposte differite passive sono rilevate a fronte di tutte le differenze temporanee tassabili, ad eccezione:

- della rilevazione iniziale dell'avviamento o di un'attività o passività in una transazione che non è una aggregazione aziendale e che, al tempo della transazione stessa, non comporti effetti né sull'utile del periodo calcolato a fini di bilancio né sull'utile o sulla perdita calcolati a fini fiscali;
- il riversamento delle differenze temporanee imponibili, associate a partecipazioni in società controllate, collegate e *joint venture*, può essere controllato, ed è probabile che esso non si verifichi nel prevedibile futuro.

Le imposte differite attive sono rilevate a fronte di tutte le differenze temporanee deducibili e per le perdite fiscali portate a nuovo, nella misura in cui sia probabile l'esistenza di adeguati utili fiscali futuri che

possano rendere applicabile l'utilizzo delle differenze temporanee deducibili e delle attività e passività fiscali portate a nuovo, eccetto il caso in cui

- l'imposta differita attiva collegata alle differenze temporanee deducibili derivi dalla rilevazione iniziale di un'attività o passività in una transazione che non è un'aggregazione aziendale e che, al tempo della transazione stessa, non influisce né sull'utile del periodo calcolato a fini di bilancio né sull'utile o sulla perdita calcolati a fini fiscali;
- nel caso di differenze temporanee deducibili associate a partecipazioni in società controllate, collegate e *joint venture*, le imposte differite attive sono rilevate solo nella misura in cui sia probabile che esse si riverseranno nel futuro prevedibile e che vi saranno sufficienti imponibili fiscali che consentano il recupero di tali differenze temporanee.

Il valore di carico delle imposte differite attive viene riesaminato a ciascuna data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più probabile che saranno disponibili in futuro sufficienti imponibili fiscali da permettere in tutto o in parte l'utilizzo di tale credito. Le imposte differite attive non rilevate sono riesaminate ad ogni data di bilancio e sono rilevate nella misura in cui diventa probabile che i redditi fiscali saranno sufficienti a consentire il recupero di tali imposte differite attive.

Le imposte differite attive e passive sono misurate in base alle aliquote fiscali che si attende saranno applicate nell'esercizio in cui tali attività si realizzeranno o tali passività si estingueranno, considerando le aliquote in vigore e quelle già emanate, o sostanzialmente in vigore, alla data di bilancio.

Le imposte differite relative ad elementi rilevati al di fuori del conto economico sono anch'esse rilevate al di fuori del conto economico e, quindi, nel patrimonio netto o nel conto economico complessivo, coerentemente con l'elemento cui si riferiscono.

Imposte differite attive e imposte differite passive sono compensate laddove esista un diritto legale che consente di compensare imposte correnti attive e imposte correnti passive, e le imposte differite facciano riferimento allo stesso soggetto contribuente e alla stessa autorità fiscale.

I benefici fiscali acquisiti a seguito di un'aggregazione aziendale, ma che non soddisfano i criteri per la rilevazione separata alla data di acquisizione, sono eventualmente riconosciuti successivamente, nel momento in cui si ottengono nuove informazioni sui cambiamenti dei fatti e delle circostanze. L'aggiustamento è riconosciuto a riduzione dell'avviamento (fino a concorrenza del valore dell'avviamento), nel caso in cui sia rilevato durante il periodo di misurazione, ovvero nel conto economico, se rilevato successivamente.

Le aliquote utilizzate per il calcolo della fiscalità differita, che riflettono quelle prospettiche sulla base della legislazione nazionale vigente, sono le seguenti:

- IRES 24%
- IRAP 4,2% (Società Aeroportuali)
- IRAP 3,9%.

Imposte indirette

I costi, i ricavi, le attività e le passività sono rilevati al netto delle imposte indirette, quali l'imposta sul valore aggiunto, con le seguenti eccezioni:

- l'imposta applicata all'acquisto di beni o servizi è indetraibile; in tal caso essa è rilevata come parte del costo di acquisto dell'attività o parte del costo rilevato nel conto economico;
- i crediti e i debiti commerciali includono l'imposta indiretta applicabile.

L'ammontare netto delle imposte indirette da recuperare o da pagare all'Erario è incluso nel bilancio tra i crediti ovvero tra i debiti.

Utile per azione

Base

L'utile/(perdita) per azione è calcolato quale rapporto tra il risultato economico del Gruppo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante l'esercizio, escludendo le eventuali azioni proprie.

Diluito

L'utile/(perdita) diluito per azione è calcolato quale rapporto tra il risultato economico del Gruppo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante l'esercizio, escludendo le eventuali azioni proprie. Ai fini del calcolo dell'utile diluito per azione, la media ponderata delle azioni in circolazione è modificata assumendo la conversione di tutte le potenziali azioni aventi effetto diluitivo, mentre il risultato economico del Gruppo è rettificato per tenere conto degli effetti, al netto delle imposte, della conversione.

Dividendi e distribuzione di attività diverse dalle disponibilità liquide

Il Gruppo rileva una passività a fronte della distribuzione ai suoi azionisti di disponibilità liquide o di attività diverse dalle disponibilità liquide quando la distribuzione è adeguatamente autorizzata e non è più a discrezione della società. In base al diritto societario vigente in Europa, una distribuzione è autorizzata quando è approvata dagli azionisti. L'ammontare corrispondente è rilevato direttamente nel patrimonio netto.

Le distribuzioni di attività diverse dalle disponibilità liquide sono valutate al *fair value* delle attività da distribuire; le rideterminazioni del *fair value* sono rilevate direttamente nel patrimonio netto.

Nel momento in cui si procede al regolamento del dividendo pagabile, l'eventuale differenza tra il valore contabile delle attività distribuite e il valore contabile del dividendo pagabile viene rilevata nel prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio.

Costi di quotazione

Nell'ambito del progetto di quotazione conclusosi il 14 luglio 2015 con l'avvio delle negoziazioni del titolo sul Segmento Star del Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana Spa, la Capogruppo ha sostenuto specifici costi, quali (i) le commissioni che vengono riconosciute alle banche coordinatrici dell'offerta, (ii) gli onorari afferenti l'attività di assistenza dei consulenti, specialisti e legali; (iii) altri costi quali, a titolo esemplificativo, i costi di comunicazione, le spese di stampa dei prospetti informativi e le altre spese ed oneri vari direttamente afferenti.

In un'operazione di quotazione, in cui è previsto che l'Emittente emetta nuove azioni e quoti sia le nuove azioni sia le azioni esistenti, alcuni costi vengono sostenuti congiuntamente sia per l'attività di aumento di capitale e di cessione di nuove azioni, sia per l'attività di cessione di azioni esistenti. In questa situazione, i criteri per la loro allocazione alle due attività devono essere identificati secondo criteri ragionevoli che riflettono la sostanza dello IAS 32, riconoscendoli in parte a diminuzione del Patrimonio Netto e in parte a Conto Economico.

I costi di quotazione che hanno natura di costi incrementali direttamente attribuibili all'operazione di aumento di capitale che diversamente sarebbero stati evitati, quali, a titolo di esempio le *fees* di intermediazione, sono stati contabilizzati nell'esercizio 2015 in diminuzione del Patrimonio Netto nella Riserva Sovraprezzo Azioni; la restante parte, quali sempre a titolo di esempio, i costi relativi all'attività di assistenza dei consulenti, specialisti e legali, è stata imputata parte a Conto Economico e parte a Patrimonio Netto secondo il criterio sopra citato.

Rendiconto Finanziario

La Società presenta il proprio rendiconto finanziario utilizzando il metodo indiretto come consentito dallo IAS 7. La Società ha riconciliato l'utile ante imposte con i flussi di cassa netti dalle attività operative. Lo IAS 7 al par.33 consente di classificare gli interessi attivi e passivi come attività operative o di finanziamento sulla base di quella che è la presentazione ritenuta rilevante dall'impresa; la Società classifica gli interessi attivi incassati e gli interessi passivi pagati come flussi di cassa da attività operative.

Nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni

A partire dal 2017, entrano in vigore i seguenti nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni, rivisti dallo IASB:

- Modifiche allo IAS 12 - Tasse sul reddito. Lo IASB ha pubblicato alcune modifiche al principio. Il documento "Iscrizione imposte differite attive su perdite non realizzate", (Emendamento allo IAS 12), mira a chiarire come contabilizzare le attività fiscali differite relative a strumenti di debito misurati al *fair value*.
- Modifiche allo IAS 7 – Rendiconto Finanziario. In data 29 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato un emendamento relativo al principio ed avente come oggetto "L'iniziativa di informativa" al fine di una migliore informativa sulla movimentazione delle passività finanziarie.
- Ciclo annuale di miglioramenti IFRS 2014–2016 - In data 8 dicembre 2016 lo IASB ha emesso alcuni cambiamenti minori al IFRS 12 (*Disclosure of interests in other entities*). L'obiettivo dei miglioramenti annuali è quello di trattare argomenti necessari relativi a incoerenze riscontrate negli IFRS oppure a chiarimenti di carattere terminologico, che non rivestono un carattere di urgenza, ma che sono stati discussi dallo IASB nel corso del ciclo progettuale.

Alla data d'autorizzazione del presente bilancio consolidato intermedio, gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora terminato il processo di omologa relativamente ai nuovi principi ed emendamenti applicabili ai bilanci degli esercizi che hanno inizio a partire dal 1° gennaio 2017. In ogni caso, gli emendamenti non hanno un impatto sulla situazione patrimoniale e risultato economico del Gruppo.

Rispetto al 31 dicembre 2016, nel corso del 2017 lo IASB ha emanato la seguente interpretazione che entrerà in vigore successivamente al 31 dicembre 2017:

- IFRIC 22 – Foreign Currency Transactions and Advance Consideration. In data 8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato questa interpretazione che indirizza l'uso dei tassi di cambio in transazioni in cui i corrispettivi in valuta siano pagati o ricevuti in anticipo. Tali emendamenti troveranno applicazione a partire dagli esercizi che iniziano successivamente al 1° gennaio 2018.

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

IFRS 15 Ricavi provenienti da contratti con clienti

Il Gruppo ha proseguito l'analisi, iniziata nel corso del 2016, dei potenziali impatti che l'applicazione del nuovo principio IFRS 15 *Revenue from Contracts with Customers* potrà avere sulla situazione patrimoniale, economica e finanziaria del Gruppo.

L'IFRS 15 è stato emesso a maggio 2014 ed introduce un nuovo modello di analisi in cinque passaggi che si applicherà ai ricavi derivanti da contratti con i clienti. L'IFRS 15 prevede la rilevazione dei ricavi per un importo che riflette il corrispettivo a cui l'entità ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento di merci o servizi al cliente. Il nuovo principio sostituirà tutti gli attuali requisiti presenti negli IFRS in tema di riconoscimento dei ricavi ed è efficace per gli esercizi che iniziano il 1° gennaio 2018 o successivamente. Il Gruppo prevede di applicare il nuovo standard dalla data di efficacia obbligatoria.

Nell'ambito del processo preliminare di *assessment* degli impatti contabili derivanti dall'adozione del nuovo standard sono stati identificati, mediante analisi effettuate in relazione ad Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e alle società controllate del Gruppo, i principali *revenue stream*:

1. Diritti aeroportuali

2. Subconcessioni/Locazioni spazi commerciali e non
3. Parcheggi
4. Servizi di Costruzione
5. Altri.

Dalla valutazione preliminare svolta di natura qualitativa non si prevedono impatti significativi sulla situazione patrimoniale, economica e finanziaria del Gruppo.

Nel prosieguo del periodo il Gruppo analizzerà i *requirements* di informativa ed al termine dell'analisi determinerà il metodo di applicazione, retrospettivo o semplificato, del nuovo standard.

IFRS 9 Strumenti finanziari

Il Gruppo ha proseguito l'analisi, iniziata nel corso del 2016, dei potenziali impatti che l'applicazione del nuovo principio IFRS 9 Strumenti Finanziari potrà avere sulla situazione patrimoniale, economica e finanziaria del Gruppo.

Il 24 luglio 2014 lo IASB ha emesso la versione definitiva dell'IFRS 9 in sostituzione dello IAS 39. Le principali novità riguardano un nuovo modello di "*classification and measurement*", l'*impairment*, l'*hedge accounting* e le passività proprie. Il nuovo standard si applicherà a partire dal 1° gennaio 2018.

Il principio introduce la necessità di effettuare un'analisi del *business model* per definire la classificazione degli strumenti finanziari. Il modello di *business* di una società riflette come vengono gestiti gli strumenti finanziari al fine di generare flussi di cassa; il suo modello *di business* indica se i flussi di cassa sono dovuti ai flussi di cassa contrattuali, a vendite o entrambi. Questo *assessment* è performato sulla base di scenari futuri attesi.

Dalla valutazione preliminare svolta di natura qualitativa è aspettativa del Gruppo che i principali impatti riguarderanno il modello di classificazione delle attività e passività finanziarie ad oggi classificate nella categoria "AVS" che non è più prevista dallo standard in vigore al 1° gennaio 2018 e l'adozione di un modello di *impairment* delle attività finanziarie di tipo predittivo, sui cui il Gruppo ha già effettuato talune considerazioni di tipo qualitativo per la relativa implementazione dal 1° Gennaio 2018.

Dalla valutazione preliminare svolta non si prevedono impatti significativi sulla situazione patrimoniale – finanziaria del Gruppo a seguito dell'adozione delle nuove regole previste dal principio, compreso il nuovo modello di *hedge accounting*.

IFRS16 – Leasing (applicabile a partire dagli esercizi che chiudono successivamente al 1° Gennaio 2019)

L'ambito di applicazione del nuovo principio è rivolto a tutti i contratti leasing, salvo alcune eccezioni. Il metodo di contabilizzazione di tutti i leasing ricalca il modello previsto dallo IAS 17, pur escludendo i leasing che hanno ad oggetto beni di scarso valore (es: computers) e contratti di breve termine (es: inferiori ai 12 mesi). Alla data di iscrizione del leasing deve dunque essere iscritta la passività per i canoni da pagare e l'asset su cui l'entità ha un diritto di utilizzo, contabilizzando separatamente gli oneri finanziari e gli ammortamenti relativi all'asset. La passività può essere oggetto di rideterminazione (per esempio, per variazioni nei termini contrattuali o per la variazione di indici a cui è legato il pagamento dei canoni sull'utilizzo) e tale variazione deve essere contabilizzata sull'asset sottostante. Dal punto di vista del locatore, infine, il modello di contabilizzazione risulta sostanzialmente invariato rispetto alle previsioni dell'attuale IAS17. L'applicazione del principio deve essere fatta con metodo retrospettivo modificato mentre l'applicazione anticipata è permessa contemporaneamente allo IFRS15.

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 erraneo 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 e 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

Sono di seguito illustrate le assunzioni riguardanti il futuro e le altre principali cause d'incertezza nelle stime che, alla data di chiusura dell'esercizio, presentano il rischio rilevante di dar luogo a rettifiche significative dei valori contabili delle attività e passività entro l'esercizio successivo. 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 controllabili dal Gruppo. Tali cambiamenti, qualora avvengano, sono riflessi nelle assunzioni.

Riduzioni di valore di attività non finanziarie

Si rimanda a quanto indicato in precedenza nel principio "perdite di valore delle attività non finanziarie" e a quanto indicato nel seguito 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* delle decisioni in merito all'allocazione delle risorse e per i quali sono disponibili informazioni di bilancio separate.

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

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

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

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

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

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

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

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

<i>in migliaia di Euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017 <i>Aviation</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017 <i>Non Aviation</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017 Altro	per il semestre chiuso al 30.06.2017
Ricavi	26.727	18.486	0	45.213
Costi	(21.084)	(9.431)	0	(30.515)
Margine Operativo Lordo	5.643	9.055	0	14.698
Ammortamenti e svalutazioni	(2.701)	(1.362)	0	(4.063)
Accantonamenti	(726)	(118)	0	(844)
Risultato operativo	2.216	7.575	0	9.791
Proventi finanziari	0	0	393	393
Oneri finanziari	0	0	(439)	(439)
Risultato ante imposte	2.216	7.575	(46)	9.745
Imposte dell'esercizio	0	0	(2.730)	(2.730)
Utile (perdita) d'esercizio	2.216	7.575	(2.776)	7.015
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	96
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	6.919

<i>in migliaia di Euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2016 Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2016 Non Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2016 Altro	per il semestre chiuso al 30.06.2016
Ricavi	24.788	17.183	0	41.971
Costi	(22.706)	(8.357)	0	(31.063)
Margine Operativo Lordo	2.082	8.826	0	10.908
Ammortamenti e svalutazioni	(2.516)	(1.158)	0	(3.674)
Accantonamenti	(1.098)	(238)	0	(1.336)
Risultato operativo	(1.532)	7.430	0	5.898
Proventi finanziari	0	0	156	156
Oneri finanziari	0	0	(747)	(747)
Proventi e oneri non ricorrenti	0	0	0	0
Risultato ante imposte	(1.532)	7.430	(591)	5.307
Imposte dell'esercizio	0	0	(1.560)	(1.560)
Utile (perdita) d'esercizio	(1.532)	7.430	(2.151)	3.747
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	35
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	3.712

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

<i>in migliaia di Euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017 Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2017 Non Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2017 Altro	per il semestre chiuso al 30.06.2017
Attività non correnti	150.409	25.425	32.381	208.215
Attività immateriali	144.432	11.864	0	156.296
Diritti di concessione	143.777	11.216	0	154.993
Altre attività immateriali	655	648	0	1.303
Attività materiali	5.903	13.534	0	19.437
Terreni, immobili, impianti e macchinari	5.903	8.802	0	14.705
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	74	27	32.381	32.482
Partecipazioni	0	0	147	147
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	23.949	23.949
Imposte differite attive	0	0	6.938	6.938
Altre attività non correnti	74	27	1.347	1.448
Attività correnti	14.875	4.331	26.532	45.738
Rimanenze di magazzino	314	217	0	531
Crediti commerciali	10.099	3.275	0	13.374
Altre attività correnti	4.462	840	494	5.795
Attività finanziarie correnti	0	0	14.687	14.687
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	11.351	11.351
Totale attività	165.284	29.756	58.913	253.953

<i>in migliaia di Euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2016 Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2016 Non Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2016 Altro	per il semestre chiuso al 30.06.2016
Attività non correnti	147.080	24.567	29.090	200.737
Attività immateriali	142.952	14.220	0	157.172
Diritti di concessione	142.460	13.761	0	156.222
Altre attività immateriali	492	458	0	950
Attività materiali	4.088	10.347	0	14.435
Terreni, immobili, impianti e macchinari	4.088	5.615	0	9.703
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	40	0	29.090	29.130
Partecipazioni	0	0	147	147
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	20.099	20.099
Imposte differite attive	0	0	7.512	7.512
Altre attività non correnti	40	0	1.332	1.372
Attività correnti	19.067	4.144	32.854	56.065
Rimanenze di magazzino	289	169	0	458
Crediti commerciali	10.867	3.240	0	14.107
Altre attività correnti	7.911	735	496	9.142
Attività finanziarie correnti	0	0	14.927	14.927
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	17.431	17.431
Totale attività	166.147	28.711	61.944	256.802

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

Il Gruppo realizza il proprio fatturato principalmente verso i seguenti clienti:

<i>Descrizione</i>
RYANAIR LTD
WIZZ AIR HUNGARY LTD
TRAVEL RETAIL ITALIANA SRL
EMIRATES
LUFTHANSA LINEE AEREE GERMANICHE
ALITALIA-SOCIETA' AEREA ITALIANA SPA
BRITISH AIRWAYS PLC
SOCIETE' AIR FRANCE S.A.
AIR DOLOMITI SPA
TURKISH AIRLINES

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 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Variazione
Diritti di concessione	154.993	155.595	(602)
Software, licenze e diritti simili	812	885	(73)
Altre attività immateriali	73	76	(3)
Altre attività immateriali in corso	418	155	263
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	156.296	156.711	(415)

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività immateriali per il semestre chiuso al 30 giugno 2017 con relativo confronto per il semestre chiuso al 30 giugno 2016, esposto per singola categoria di attività immateriale.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2016			Movimentazione del periodo				30.06.2017		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	179.991	(24.396)	155.595	2.148	(2.750)			182.139	(27.416)	154.993
Software, licenze e diritti simili	8.872	(7.987)	885	254	(327)			9.126	(8.314)	812
Altre attività immateriali	250	(174)	76		(3)			250	(177)	73
Altre attività immateriali in corso	155	0	155	263				418		418
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	189.268	(32.557)	156.711	2.665	(3.080)			191.933	(35.637)	156.296

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2015			Movimentazione del periodo				30.06.2016		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	174.050	(19.049)	155.001	3.837	(2.616)	0	0	177.887	(21.665)	156.222
Software, licenze e diritti simili	7.924	(7.234)	690	167	(247)	0	0	8.091	(7.481)	610
Altre attività immateriali	250	(169)	81	0	(2)	0	0	250	(171)	79
Altre attività immateriali in corso	110	0	110	151	0	0	0	261	0	261
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	182.334	(26.452)	155.882	4.155	(2.865)	0	0	186.489	(29.317)	157.172

La voce Diritti di concessione registra un incremento al 30 giugno 2017 pari a 2,15 milioni di Euro (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso del semestre) principalmente dovuto ai lavori di:

- realizzazione del nuovo ristorante interaziendale all'interno del terminal passeggeri;
- realizzazione di una nuova cabina elettrica al servizio delle torri faro installate nell'area AirSide destinata al traffico dell'Aviazione Generale;
- riqualifica di alcune aree del terminal volto al miglioramento dei servizi offerti sia al passeggero che allo staff aeroportuale. Tali interventi, che hanno riguardato principalmente alcune aree di imbarco, consistono nella ottimizzazione degli spazi di accodamento e nella riqualifica del varco security destinato allo staff e ai passeggeri della Marconi Business Lounge;
- realizzazione di una tettoia presso l'area esterna del Terminal Cargo in adiacenza alla recinzione doganale.

Inoltre, si segnala che è stato sottoscritto il contratto riguardante la progettazione definitiva ed esecutiva del nuovo ampliamento del terminal esistente.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 2,75 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione rapportato al primo semestre del 2017.

La voce Software, licenze e diritti simili, costituita da software utilizzati per la gestione dei servizi, rileva un incremento di 0,25 milioni di Euro principalmente dovuto alle attività di implementazione e miglioramento della nuova piattaforma intranet aziendale, oltre che alle licenze software per la gestione dei *data base* e di accesso degli utenti al dominio aziendale.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per progetti non conclusi al 30 giugno 2017.

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

Sono stati compiuti i test di *impairment* al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione, oggetto di contabilizzazione nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 ed in precedenti esercizi.

In relazione alla predisposizione del bilancio consolidato abbreviato, non essendosi manifestati indicatori di *impairment* così come definiti dallo IAS 36 ed essendo le performance economico-finanziarie del Gruppo in linea con le previsioni economico finanziarie 2017-2044 formulate dal Consiglio di Amministrazione e già utilizzate per l'effettuazione del test di *impairment* per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 e i precedenti esercizi, non sono stati compiuti test di *impairment* in quanto si ritiene che non si siano manifestate perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione al 30 giugno 2017.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 30 giugno 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 30.06.2017</i>	<i>al 31.12.2016</i>	<i>Variazione</i>
Terreni	2.763	2.758	5
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	4.596	2.348	2.248
Macchinari, attrezzature e impianti	3.268	3.486	(218)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.891	1.965	(74)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	2.187	1.541	646
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	19.437	16.830	2.607

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività materiali per il semestre chiuso al 30 giugno 2017 con relativo confronto per il semestre chiuso al 30 giugno 2016, esposti per singola categoria di attività materiale.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2016			Movimentazione del periodo				30.06.2017		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Terreni	2.758	0	2.758	5				2.763	0	2.763
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	5.862	(3.514)	2.348	2.416	(168)			8.278	(3.682)	4.596
Macchinari, attrezzature e impianti	12.611	(9.126)	3.486	348	(566)	1	(1)	12.960	(9.693)	3.268
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	8.368	(6.403)	1.965	176	(249)	(44)	43	8.500	(6.609)	1.891
Immobilizzazioni materiali in corso	1.541	0	1.541	661		(15)		2.187		2.187
Investimenti Immobiliari	4.732	0	4.732					4.732		4.732
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	35.872	(19.043)	16.830	3.606	(983)	(58)	42	39.420	(19.984)	19.437

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2015			Movimentazione del periodo				30.06.2016		
	Costo Storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo Storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Terreni	2.758	0	2.758	0	0	0	0	2.758	0	2.758
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	4.888	(3.250)	1.638	87	(87)	(2)	2	4.973	(3.335)	1.638
Macchinari, attrezzature e impianti	11.429	(8.104)	3.325	43	(471)	0	0	11.472	(8.577)	2.896
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	8.266	(6.200)	2.066	203	(251)	(11)	9	8.458	(6.442)	2.016
Immobilizzazioni materiali in corso	135	0	135	260	0	0	0	395	0	395
Investimenti Immobiliari	4.732	0	4.732	0	0	0	0	4.732	0	4.732
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	32.208	(17.554)	14.654	593	(809)	(13)	11	32.788	(18.354)	14.435

Nel primo semestre 2017 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 3,61 milioni di Euro. Oltre agli arredi e alle macchine elettroniche installati presso alcune aree del terminal passeggeri e uffici, l'incremento più rilevante, pari a 2,42 milioni di Euro, riguarda la categoria "Fabbricati, costruzioni leggere e migliorie" ed attiene l'acquisto di un fabbricato industriale, costruito su un terreno di proprietà Adb adiacente il sedime aeroportuale, dalla società cui Adb concesse il diritto di superficie con atto del 28 dicembre 2006. Trascorsi 10 anni dalla stipula dell'atto, la controparte si è avvalsa della facoltà di interrompere il rapporto contrattuale, motivo per cui Adb ha esercitato il diritto di opzione di acquisto dell'immobile, diventandone proprietaria nel mese di maggio 2017.

Le immobilizzazioni materiali in corso accolgono importi sostenuti per progetti non conclusi al 30 giugno 2017 tra i quali le prime due *tranches* per complessivi 1,78 milioni di Euro del contributo concesso dalla Capogruppo a Marconi Express Spa per la realizzazione della stazione "Aeroporto" del People Mover in conseguenza dell'avanzamento del 66% dei lavori in ambito aeroportuale.

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

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

3. Partecipazioni

Le tabelle di seguito riportano il dettaglio delle partecipazioni al 30 giugno 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016 e la relativa movimentazione nel periodo in esame:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 30.06.2017
Altre partecipazioni	147	0	0	0	147
TOTALE PARTECIPAZIONI	147	0	0	0	147

Nel dettaglio:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Variazione
Consorzio Energia Fiera District	14,3%	3	3	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
Bologna Welcome Srl	10%	40	40	0
Bologna Congressi Spa	10%	104	104	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		147	147	0

4. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per il semestre chiuso al 30 giugno 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 30.06.2017
Strumenti Finanziari Partecipativi	7.000	3.000	0	0	10.000
Obbligazioni	4.668	0	(44)	0	4.624
Conti bancari vincolati/Buoni di risparmio	6.070	5.000	(2.000)	0	9.070
Altre attività finanziarie diverse	252	3	0	0	255
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	17.990	8.003	(2.044)	0	23.949

La voce Altre attività finanziarie non correnti include:

- 10 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 risulta:
 - sottoscritto in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro;
 - iscritto al 30 giugno 2017 per 10 milioni di Euro pari al costo sostenuto corrispondente all'importo effettivamente versato di 7 milioni di Euro (in due tranches, la prima di 4 milioni di Euro contestualmente alla sottoscrizione e la seconda di 3 milioni di Euro nel mese di ottobre 2016 in corrispondenza dell'avanzamento lavori del 20%) oltre a 3 milioni di Euro della terza tranche, corrispondente all'avanzamento lavori del 51%, pagata a luglio 2017.

Tale attività finanziaria, ai sensi del principio IAS 39, è classificata nella categoria delle attività finanziarie disponibili per la vendita (*AFS- Available for sale*). La misurazione successiva alla prima iscrizione secondo lo IAS 39 dovrebbe essere effettuata al *fair value* e le relative variazioni essere imputate a Patrimonio Netto ed esposte nel Conto Economico Complessivo come OCI (*Other Comprehensive Income*); le perdite di valore, invece, imputate a Conto Economico. Tuttavia, nel caso di specie, considerata la difficoltà di misurazione del *fair value* di tale Strumento Finanziario Partecipativo, il Gruppo ha valutato di avvalersi dell'esenzione consentita per gli strumenti finanziari rappresentativi di capitale per i quali il *fair value* non può essere attendibilmente misurato. Conseguentemente, le valutazioni successive di tale SFP avverranno al costo e le eventuali riduzioni di valore, quantificate confrontando il valore contabile con il valore attuale dei flussi finanziari attesi attualizzati al tasso di mercato per strumenti simili, saranno imputate a Conto Economico e non potranno essere oggetto di ripristini di valore;

- 4,6 milioni di Euro di una obbligazione senior per un valore nominale di 4,5 milioni di Euro e scadenza settembre 2018. Il Gruppo ha valutato di classificare tale attività finanziaria, ai sensi del principio IAS 39, tra gli investimenti posseduti sino alla scadenza (HTM) in quanto ha l'intenzione e la capacità di mantenerli in portafoglio fino a scadenza. Dopo la rilevazione iniziale al costo di acquisto, tali investimenti sono valutati con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso d'interesse effettivo e quindi rilevando eventuali sconti, premi sull'acquisto o altri costi che sono parte integrante del tasso d'interesse effettivo: il decremento evidenziato nel semestre è conseguente all'applicazione del metodo del costo ammortizzato. In relazione al valore di tali attività finanziarie al 30 giugno 2017 non vi sono indicatori di *impairment*;
- 9 milioni di Euro di conti bancari vincolati/buoni di risparmio di cui:
 - 4 milioni di Buoni di Risparmio con scadenza agosto 2018 già in essere al 31 dicembre 2016 e al netto di 2 milioni dismessi a giugno 2017;
 - 4 milioni di Euro di time deposit dal marzo 2017 a settembre 2018 e 1 milione da aprile 2017 a ottobre 2018;
- 0,25 milioni di Euro di un prodotto di capitalizzazione di durata 5 anni acquistato nel 2016 che il Gruppo ha classificato, ai sensi del principio IAS 39 tra gli investimenti detenuti fino a scadenza (HTM) con relativa rilevazione iniziale e valutazione periodica come sopradescritto.

Fair value – gerarchia

Tutte le attività e passività per le quali il *fair value* viene valutato o esposto in bilancio sono classificate in base alla gerarchia del *fair value*, come previsto dallo IFRS 13 e di seguito descritto:

- Livello 1: quotazioni rilevate su un mercato attivo;
- Livello 2: input diversi dai prezzi quotati di cui al punto precedente osservabili direttamente (prezzi) o indirettamente (derivati dai prezzi) sul mercato;
- Livello 3: input che non sono basati su dati di mercato osservabili.

Le seguenti tabelle evidenziano le attività e passività che sono valutate al *fair value* al 30 giugno 2017 ed al 31 dicembre 2016 per livello gerarchico di valutazione del *fair value*:

<i>in migliaia di Euro</i>	<i>Livello 1</i>	<i>Livello 2</i>	<i>Livello 3</i>	<i>Totale</i>
Attività finanziarie	7.903	0	571	8.474
Attività finanziarie disponibili per la vendita	0	20.070	10.000	30.070
Strumenti finanziari derivati	0	0	0	0
Totale al 30 06 2017	7.903	20.070	10.571	38.544

<i>in migliaia di Euro</i>	<i>Livello 1</i>	<i>Livello 2</i>	<i>Livello 3</i>	<i>Totale</i>
Attività finanziarie	7.967	0	967	8.934
Attività finanziarie disponibili per la vendita	0	24.070	7.000	31.070
Strumenti finanziari derivati	0	0	0	0
Totale al 31 12 2016	7.967	24.070	7.967	40.004

5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per il semestre chiuso al 30 giugno 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016; per omogeneità di confronto è proposta anche la movimentazione della voce oggetto di analisi anche per il periodo che va dal 31 dicembre 2015 al 30 giugno 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2017
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	7.427	599	(1.088)	6.938

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2015	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2016
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	7.474	920	(882)	7.512

Le tabelle successive riportano un dettaglio degli imponibili fiscali che determinano l'iscrizione dei crediti per imposte differite attive, distinguendo tra IRES ed IRAP.

In particolare:

- la voce "Altri costi a deducibilità differita" include principalmente i costi di manutenzione di cui all'art. 107 del TUIR, deducibili in esercizi successivi;
- la voce "Accantonamenti a fiscalità differita" include principalmente il fondo svalutazione crediti, altri fondi per contenziosi e oneri futuri deducibili in esercizi successivi, il fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali per la quota deducibile in esercizi successivi;
- la voce "Costi di quotazione" include i costi legati all'operazione di quotazione del titolo azionario sul Segmento Star del Mercato Telematico Azionario di Borsa Italiana avvenuta il 14 luglio 2015,

imputati in parte a Conto Economico ed in parte a deconto delle riserve di Patrimonio Netto e deducibili in 5 esercizi a partire dall'esercizio 2015.

- la voce "altro" include i crediti d'imposta, in capo ad AdB, per la fruizione dei benefici fiscali in relazione a: interventi di riqualifica energetica; investimenti in beni strumentali nuovi ai sensi dell'art. 18 del decreto-legge n.91/2014; investimenti in attività di ricerca e sviluppo di cui all'art. 1, comma 35, della legge n.190/2014.

<i>Aliquota Ires 24%</i>	<i>Imponibile</i>				<i>Imposta</i>			
	<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Incrementi	Utilizzi	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Incrementi	Utilizzi/ Rettifiche
Altri costi a deducibilità IRES differita	7.873	17	(1.227)	6.663	1.888	5	(295)	1.598
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	4.134	2.319	(1.408)	5.045	995	557	(339)	1.213
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	9.495	14	0	9.509	2.278	3	0	2.281
Ammort. costi impianto e ampliamento FTA	22	0	(1)	21	4	0	0	4
Ammort. Diritti concess. Accordo ENAC-ENAV	249	0	0	249	60	0	0	60
Costi di quotazione	2.774	0	(462)	2.312	666	0	(111)	555
Perdite fiscali illimitatamente recuperabili	1.129	0	(149)	980	271	0	(36)	235
Attualizzazione TFR e altri fondi relativi al personale	507	53	(175)	385	92	13	(42)	63
Totale Ires	26.183	2.403	(3.422)	25.164	6.254	578	(823)	6.009

<i>Altri</i>	<i>Imponibile</i>				<i>Imposta</i>			
	<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Incrementi	Utilizzi	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Incrementi	Utilizzi/ Rettifiche
Altri Crediti	0	0	0	0	571	0	(235)	336
Totale "Altri Crediti"					571	0	(235)	336
Totale Ires	26.183	2.403	(3.422)	25.164	6.825	578	(1.058)	6.345

<i>Aliquota Irap 4,20% - 3,90%</i>	<i>Imponibile</i>				<i>Imposta</i>			
	<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Incrementi	Utilizzi	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Incrementi	Utilizzi/ Rettifiche
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	3.092	0	(10)	3.082	129	0	0	129
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	1.417	424	(708)	1.134	61	18	(30)	49
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	9.489	14	0	9.503	399	1	0	400
Ammort. costi impianto e ampliamento FTA	22	0	(1)	21	1	0	0	1
Ammort. Diritti concess. Accordo ENAC-ENAV	177	0	0	177	7	0	0	7
Altri fondi relativi al personale	106	52	0	158	5	2	0	7
Totale Irap	14.303	490	(719)	14.074	602	21	(30)	593
Totale	40.486	2.893	(4.141)	39.238	7.427	599	(1.088)	6.938

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 30 giugno 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 30.06.2017</i>	<i>al 31.12.2016</i>	<i>Variazione</i>
Ratei e risconti attivi non correnti	61	57	4
Depositi cauzionali	83	83	0
Crediti tributari non correnti	1.304	1.244	60
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	1.448	1.384	64

La voce principale relativa ai crediti tributari non correnti accoglie:

- il credito iscritto a seguito dell'istanza di rimborso Ires per la mancata deduzione dell'Irap sul costo del personale (D.L. 201/2011 e Provvedimento dell'Agenzia delle Entrate n. 2012/140973 del 2012) per 1 milione di Euro, comprensivo delle quote di competenza delle controllate Tag Bologna e Fast Freight Marconi e della ex-controllata Marconi Handling nell'ambito del consolidato fiscale di Gruppo;
- il credito per rimborso Irap ex D.L. n. 185/2008, per 41 migliaia di Euro, relativo alla società Marconi Handling la cui riscossione avverrà direttamente in capo alla Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. in virtù dell'accordo di consolidato fiscale vigente nell'anno di iscrizione in bilancio di tale posta;
- il credito attinente il recupero dell'Iva su fatture insolute per fallimento di alcuni clienti ai sensi dell'art. 26, comma 2, del D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633.

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 30 giugno 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 30.06.2017</i>	<i>al 31.12.2016</i>	<i>Variazione</i>
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	504	476	28
Rimanenze di Prodotti finiti	27	43	(16)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	531	519	12

Le rimanenze di materie sussidiarie e di consumo si riferiscono a giacenze di materiali di officina, di gasolio da riscaldamento e liquido antigelo per lo sbrinamento della pista, degli aeromobili nonché cancelleria e stampati. Le rimanenze di prodotti finiti riguardano il carburante per gli aeromobili (carburante avio).

8. Crediti commerciali

La tabella che segue mostra la composizione dei crediti commerciali e dei relativi fondi rettificativi al 30 giugno 2017 a confronto con il 31 dicembre 2016: nel semestre non si rilevano variazioni significative.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 30.06.2017</i>	<i>al 31.12.2016</i>	<i>Variazione</i>
Crediti commerciali	14.534	14.822	(288)
Fondo svalutazione	(1.160)	(1.368)	208
CREDITI COMMERCIALI	13.374	13.454	(80)

I crediti commerciali sono ricondotti al loro valore nominale mediante un fondo svalutazione crediti determinato ad ogni periodo sulla base di un'analisi specifica, sia delle pratiche in contenzioso, che delle pratiche che, pur non essendo in contenzioso, presentano un'anzianità significativa. Tale valutazione richiede di elaborare delle stime circa la probabilità del relativo recupero effettuate anche mediante il supporto dei legali incaricati di seguire il contenzioso e tenendo conto delle garanzie fidejussorie ricevute dai clienti.

Il Gruppo monitora attentamente l'evoluzione della situazione di Alitalia come commentato più approfonditamente nella Relazione sulla Gestione cui si rimanda.

La misura del fondo al 30 giugno 2017, pari a 1,16 milioni di Euro, è ritenuta congrua al fine di ricondurre il valore nominale dei crediti commerciali al valore di presumibile realizzo.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2017
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.368)	(149)	296	61	(1.160)

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2015	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2016
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.594)	(109)	143	0	(1.560)

Riportiamo di seguito una analisi per anzianità dei crediti commerciali del Gruppo, in essere al 30 giugno 2017, confrontato con il 31 dicembre 2016.

I crediti scaduti da oltre 90 giorni evidenziano una diminuzione rispetto al 31 dicembre 2016 per effetto principalmente dello stralcio di crediti verso clienti falliti nel corso del 2017 con contropartita l'utilizzo dell'apposito fondo svalutazione crediti.

In generale, quale risultato dell'attento monitoraggio e gestione dell'esposizione finanziaria nei confronti dei clienti si evidenzia una ulteriore diminuzione dei giorni medi di incasso dei crediti commerciali da 46 giorni al 31 dicembre 2016 a 45 giorni al 30 giugno 2017.

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 30.06.2017
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	7.537	6.309	13.846
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	688	0	688
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	8.225	6.309	14.534

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60- 90	Scaduto oltre 90	Totale
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	7.537	2.770	1.296	500	1.743	13.846

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2016
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	7.606	7.303	14.909
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	(87)	0	(87)
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	7.519	7.303	14.822

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	7.606	4.082	1.018	92	2.111	14.909

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 30 giugno 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Variazione
Credito IVA	98	118	(20)
Crediti per imposte dirette	119	13	106
Altri crediti tributari	0	3	(3)
Crediti verso il personale	71	73	(2)
Altri crediti	5.507	3.192	2.315
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	5.795	3.399	2.396

Il credito per imposte dirette accoglie principalmente il credito della controllante AdB per eccedenza di versamento imposte IRES ed IRAP dell'anno 2015, a seguito di ri-liquidazione dei redditi 2015.

La variazione più significativa nel corso del primo semestre 2017 riguarda la voce "Altri Crediti" di cui si riporta il dettaglio di seguito:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Variazione
Ratei e Risconti attivi	1.157	361	796
Anticipi a fornitori	98	59	39
Crediti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	98	28	70
Crediti per addizionale comunale	4.879	3.155	1.724
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.080)	(875)	(205)
Altri crediti correnti	355	464	(109)
TOTALE ALTRI CREDITI	5.507	3.192	2.315

La voce "Ratei e risconti attivi" include 0,22 milioni di Euro di premi assicurativi pagati anticipatamente nel primo semestre, 0,28 milioni di Euro di risconti legati ad imposte locali pagate nel primo semestre, 0,17 milioni di Euro di canoni elaborazioni dati fatturati in anticipo nel semestre e 0,49 milioni di Euro di altri costi per servizi fatturati in via anticipata. L'incremento del saldo dei ratei e risconti attivi rispetto al 31 dicembre deriva dalla stagionalità della fatturazione passiva dei canoni di manutenzione, elaborazione dati, premi assicurativi ed imposte locali.

Relativamente al credito per addizionale comunale, AdB addebita ai vettori l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco dei passeggeri, istituita dall'art. 2, comma 11, della L. 350/2003 e successive integrazioni e modifiche, e una volta incassata, la versa negli appositi capitoli di entrata del bilancio dello Stato e all'Inps

rispettivamente nella misura di Euro 1,50 e Euro 5,00 per passeggero imbarcato, misura valida fino al 31/12/2015 e dal 1° gennaio 2017.

L'art.1 del decreto legge n. 357 del 29.10.2015 ha aumentato la quota destinata all'Inps di ulteriori Euro 2,50 a decorrere dal 1° gennaio 2016. Tale aumento è stato successivamente sospeso dal 1° settembre 2016 al 31 dicembre 2016 dal D.L. n.113/2016 "Misure finanziarie urgenti per gli Enti territoriali e il territorio" (cd. D.L. Enti Locali pubblicato in GU il 20 agosto 2016) ed, infine, l'art.55 del DDL "Legge di Bilancio 2017" ha disposto la soppressione definitiva, a decorrere dal 1° gennaio 2017, della parte di addizionale comunale, pari a 2,41 Euro per il 2017 e 2,34 Euro per il 2018, introdotta dall'art.13 commi 21 e 23 del decreto legge 145/2013. Si rimanda per ulteriori approfondimenti alla Relazione sulla Gestione; per quanto qui di interesse si segnala che l'incremento tariffario del 2016 ed, in particolare, la sua decorrenza temporale hanno determinato numerose contestazioni da parte dei vettori. Ne è derivato un aumento del fondo svalutazione crediti per addizionale comunale, la cui movimentazione è esposta nella seguente tabella:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Accantonamenti /Incrementi (*)	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2017
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(875)	(205)	0	0	(1.080)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(875)	(205)	0	0	(1.080)

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2015	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2016
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(449)	(359)	1	0	(807)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(449)	(359)	1	0	(807)

Tale fondo è ottenuto per riclassifica nell'attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell'addizionale comunale addebitata ai vettori il cui incasso è ritenuto altamente improbabile per sopraggiunta procedura concorsuale del vettore e/o per le contestazioni come quelle suddette.

10. Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 30 giugno 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Variazione
Obbligazioni	3.024	3.047	(23)
Conti bancari vincolati	11.000	18.000	(7.000)
Crediti da cessione partecipazioni	571	967	(396)
Altri crediti finanziari	92	71	21
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	14.687	22.085	(7.398)

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi/ Cessioni	Svalutazioni	al 30.06.2017
Obbligazioni	3.047	0	(23)	0	3.024
Conti bancari vincolati	18.000	0	(7.000)	0	11.000
Crediti da cessione partecipazioni	967	35	(431)	0	571
Altri crediti finanziari	71	21	0	0	92
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	22.085	56	(7.454)	0	14.687

Nel dettaglio:

- obbligazioni: trattasi di una obbligazione *senior* per un valore nominale di 3 milioni di Euro acquistata nel 2016 con scadenza ottobre 2017. Per approfondimenti in merito si rimanda a quanto riportato alla voce attività finanziarie non correnti (nota 4);
- conti bancari vincolati: trattasi di impieghi temporanei di liquidità in:
 - certificati di deposito per 4 milioni di Euro con scadenza novembre 2017;
 - *time deposit* di 7 milioni di Euro con scadenza ottobre 2017.

Il decremento evidenziato nel periodo è dovuto alla riclassifica nella voce 11 Cassa e altre disponibilità liquide di:

- 3 milioni di Euro di *time deposit* scaduti ad aprile 2017;
- 3 milioni di Euro di certificati di deposito scaduti a maggio 2017;
- 1 milione di Euro di *time deposit* con scadenza agosto 2017;
- credito da cessione partecipazioni: questa voce accoglie il credito residuo per la cessione della partecipazione avvenuta in data 19 dicembre 2012 in Marconi Handling (dal 1° aprile 2017 GH Bologna Spa). Tale credito, ripartito in base alle relative scadenze contrattuali così come ridefinite da un accordo di riscadenziamento del debito del 15 novembre 2016, è garantito da apposito pegno sulla quota societaria ceduta ed è fruttifero di interessi ad un tasso pari al 4%. Il nuovo piano di rimborso concordato è suddiviso in 12 rate mensili e si concluderà a dicembre 2017. L'incremento del periodo riguarda la quota interessi maturata mentre il decremento attiene gli incassi delle rate avvenute nel semestre comprensive di quota capitale e quota interessi.

Si segnala, infine, che i certificati di deposito di 4 milioni di Euro in scadenza a novembre 2017 sono stati dati a garanzia della fidejussione emessa da Gruppo Banco BPM a favore di Marconi Express Spa per il corretto adempimento delle obbligazioni assunte dalla Capogruppo con la sottoscrizione del contratto di contribuzione.

11. Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Variazione
Depositi bancari e postali	11.327	20.085	(8.758)
Denaro e valori in cassa	24	25	(1)
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	11.351	20.110	(8.759)

La voce "Depositi bancari e postali" è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari disponibili oltre ai depositi bancari prontamente convertibili in cassa (*time-deposit*) per 1 milione di Euro in scadenza ad agosto 2017.

Posizione Finanziaria Netta

La seguente tabella riporta la composizione della posizione finanziaria netta al 30 giugno 2017, al 31 dicembre 2016 e al 30 giugno 2016, in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81:

	<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2017	al 31.12.2016	al 30.06.2016
A	Cassa	24	25	24
B	Altre disponibilità liquide	11.327	20.085	17.407
C	Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	2.879
D	Liquidità (A) + (B) + (C)	11.351	20.110	20.310
E	Crediti finanziari correnti	14.687	22.085	12.048
F	Debiti bancari correnti	(45)	(70)	(103)
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(5.804)	(5.800)	(7.450)
H	Altri debiti finanziari correnti	(4.256)	(2.970)	(4.503)
I	Indebitamento finanziario corrente (F) + (G) + (H)	(10.105)	(8.840)	(12.056)
J	Posizione finanziaria corrente netta (I) – (E) – (D)	15.933	33.355	20.302
K	Debiti bancari non correnti	(22.005)	(24.896)	(27.792)
L	Obbligazioni emesse	0	0	0
M	Altri debiti non correnti	0	0	0
N	Indebitamento finanziario non corrente (K) + (L) + (M)	(22.005)	(24.896)	(27.792)
O	Indebitamento finanziario netto (J) + (N)	(6.072)	8.459	(7.490)

Le voci A + B sono pari al saldo della voce “cassa ed altre disponibilità liquide”; si rimanda alla nota 11 per maggiori dettagli.

La voce C è contenuta nella voce “attività finanziarie correnti”; si rimanda alla nota 10 per maggiori dettagli. Le voci F + G + H sono pari al saldo della voce “passività finanziarie correnti”; si rimanda alla nota 22 per maggiori dettagli.

La voce K è pari al saldo della voce “passività finanziarie non correnti”; si rimanda alla nota 17 per maggiori dettagli.

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 30 giugno 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	65.306	63.882	1.424
Risultato dell'esercizio	6.919	11.311	(4.392)
PATRIMONIO NETTO	162.539	165.507	(2.968)

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 30 giugno 2017 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 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo	7.038.983	3.372.890
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.100.000
Numero medio di azioni compresa Bonus Share	36.125.665	36.209.200
Utile/(Perdita) Base per azione	0,19	0,09
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,19	0,09

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 30 giugno 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	5.545	5.018	527
Riserva straordinaria	35.600	34.923	677
Riserve FTA	(3.222)	(3.222)	0
Utili/perdite portati a nuovo	2.513	2.413	100
Riserva OCI	(813)	(933)	120
TOTALE RISERVE	65.306	63.882	1.424

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 2015.

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

La riserva legale e la riserva straordinaria risultano incrementate per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio precedente e, per quanto riguarda la capogruppo, al netto della distribuzione dei dividendi deliberata dall'Assemblea dei Soci del 27 aprile 2017 per 10 milioni di Euro corrispondente ad un dividendo lordo di euro 0,277 per ognuna delle 36.125.665 azioni ordinarie in circolazione alla data di stacco cedola (2 maggio 2017). La riserva straordinaria è interamente costituita da utili di esercizi precedenti.

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

La riserva OCI rileva le variazioni derivanti dall'attualizzazione del TFR secondo quanto previsto dallo IAS 19 revised (nota 13), al netto del relativo effetto fiscale.

La tabella di seguito mostra il dettaglio della riserva al 30 giugno 2017 e relativo confronto:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.074)	(1.232)	158
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	257	295	(38)
RISERVA OCI	(817)	(937)	120
di cui Terzi	(4)	(4)	0
di cui GRUPPO	(813)	(933)	120

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Variazione
Capitale Sociale – Terzi	155	155	0
Riserve – Terzi	452	358	94
Utile/perdita dell'esercizio – terzi	96	94	2
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	703	607	96

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

13. TFR e altri fondi relativi al personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del TFR e degli altri fondi relativi al personale al 30 giugno 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Variazione
TFR	4.337	4.489	(152)
Altri fondi relativi al personale	159	107	52
TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.496	4.596	(100)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi in esame dal 31 dicembre 2016 al 30 giugno 2017 confrontata con la medesima movimentazione per il periodo che va dal 31 dicembre 2015 al 30 giugno 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 30.06.2017
TFR	4.489	7	30	(31)	(158)	4.337
Altri fondi relativi al personale	107	52	0	0	0	159
TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.596	59	30	(31)	(158)	4.496

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2015	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 30.06.2016
TFR	4.453	6	45	(112)	472	4.864
Altri fondi relativi al personale	18	45	0	0	0	63
TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.471	51	45	(112)	472	4.927

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:

- tasso di attualizzazione: 1,67% per la valutazione al 30.06.2017 e 1,31% per la valutazione al 31.12.2016;
- tasso di inflazione attuale e prospettico: 1,50%;
- 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;
- tasso di *turnover* del personale pari al 15% per TAG, 2% per FFM e 1% per Aeroporto di Bologna.

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 riportano gli effetti delle variazioni ragionevolmente possibili delle ipotesi attuariali rilevanti al 30 giugno 2017, in termini assoluti.

<i>in migliaia di euro</i>	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	4.322	4.356	4.408	4.269	4.229	4.452

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	285
2	151
3	234
4	195
5	233

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 30 giugno 2017 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale della Capogruppo.

14. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 30 giugno 2017 confrontato con i dati al 30 giugno 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2017
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.216	32	0	2.248

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2015	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2016
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.145	40	0	2.185

Il fondo imposte differite ammonta a 2,25 milioni di Euro. Le voci che determinano l'iscrizione delle imposte differite è da attribuire alle rettifiche relative all'applicazione dell'IFRIC 12 "accordi per servizi in concessione".

<i>Aliquota Ires 24%</i> <i>in migliaia di euro</i>	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2016	Incrementi	Utilizzi	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Incrementi	Utilizzi	al 30.06.2017
Ammortamento Diritti di concessione	7.861	112	0	7.973	1.885	27	0	1.912
Totale Ires	7.861	112	0	7.973	1.885	27	0	1.912

<i>Aliquota Irap 4,2% - 3,90%</i> <i>in migliaia di euro</i>	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2016	Incrementi	Utilizzi	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Incrementi	Utilizzi	al 30.06.2017
Ammortamento Diritti di concessione	7.861	112	0	7.973	331	5	0	336
Totale Irap	7.861	112	0	7.861	331	5	0	336
Totale	7.861	112	0	7.973	2.216	32	0	2.248

15. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente)

Il fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali accoglie lo stanziamento destinato alla copertura delle spese di manutenzione conservativa e di ripristino dei beni in concessione che il Gruppo è tenuto a restituire al termine della concessione, prevista nel 2044, in perfetto stato di funzionamento.

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione per i semestri chiusi al 30 giugno 2017 e 2016 del fondo:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.06.2017
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI NON CORRENTE	10.631	434	0	(741)	10.324

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2015	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.06.2016
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI NON CORRENTE	9.548	1.578	0	(844)	10.282

Gli incrementi del primo semestre 2017 ammontano a complessivi 0,43 milioni di Euro, di cui 0,67 milioni di Euro classificati nella voce accantonamenti del conto economico ed al netto di 0,24 milioni di Euro esposti tra i proventi finanziari da attualizzazione. I decrementi per riclassifiche sono relativi alla periodica riclassifica tra le passività correnti della quota di oneri il cui esborso è previsto nel corso delle dodici mensilità successive al semestre di riferimento. Gli utilizzi del fondo nel periodo in esame sono esposti tra le passività correnti alla nota 20.

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 2017:

<i>in migliaia di euro</i>	Saldo periodo interessi/proventi finanziari	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Fondo di rinnovo infrastrutture	238	175	254

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.

16. Fondi per rischi e oneri (non correnti)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dettagliata per il semestre chiuso al 30 giugno 2017 dei fondi per rischi ed oneri con relativo confronto con il semestre dell'annualità precedente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Accantonamenti	Utilizzi/Rilasci	al 30.06.2017
Fondo rischi per contenziosi in corso	853	4	0	857
Fondo accantonamento arretrati lavoro dipendente	0	133	0	133
Altri fondi rischi e oneri	153	0	0	153
FONDI PER RISCHI E ONERI NON CORRENTI	1.006	137	0	1.143

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2015	Accantonamenti	Utilizzi/Rilasci	al 30.06.2016
Fondo rischi per contenziosi in corso	1.353	8	(122)	1.239
Fondo accantonamento arretrati lavoro dipendente	14	0	(14)	0
Altri fondi rischi e oneri	154	0	0	154
FONDI PER RISCHI E ONERI NON CORRENTI	1.521	8	(136)	1.393

La principale variazione attiene l'accantonamento al fondo arretrati lavoro dipendente che nelle more del rinnovo del CCNL dei Gestori Aeroportuali, scaduto il 31 dicembre 2016, scaturisce dalla stima della passività per Una Tantum/arretrati lavoro dipendente del semestre.

Passività potenziali

In data 26 luglio 2016, in esito ad una verifica ispettiva generale avviata il 18 maggio 2016 sull'annualità 2013 della Capogruppo, l'Agenzia delle Entrate di Bologna ha redatto un P.V.C. portante un unico rilievo. Il rilievo consiste in un presunto disconoscimento della deducibilità IRES della perdita di 5 milioni di Euro, conseguente alla dichiarazione di fallimento del maggio 2013 della società SEAF, Società di Gestione dell'Aeroporto di Forlì. Tale procedura concorsuale ha comportato l'escussione della garanzia fidejussoria, legata alla lettera di patronage forte rilasciata nel 2007 da AdB agli istituti di credito finanziatori di SEAF a

fronte di un mutuo chirografario, cui la Capogruppo ha provveduto con un piano di rimborso verso gli Istituti erogatori poi estinto nel mese di aprile 2016 con il pagamento integrale delle rate residue.

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

In relazione, infine, alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia il Gruppo ha valutato la passività potenziale legata al rischio di revocatoria sui crediti incassati nei sei mesi antecedenti la procedura, per un importo pari a 1,49 milioni di Euro al netto dell’addizionale comunale. Alla data di redazione del presente documento, tenuto conto delle informazioni note e degli elementi di difesa eccezionali nell’eventualità in cui tale richiesta venisse avanzata, gli Amministratori hanno ritenuto di darne opportuna informativa in Nota senza procedere ad alcun accantonamento e nel contempo di proseguire l’attento monitoraggio della situazione del vettore.

17. Passività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti al 30 giugno 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Variazione
Mutui - parte non corrente	22.005	24.896	(2.891)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	22.005	24.896	(2.891)

I mutui - parte non corrente sono costituiti dalle quote a medio - lungo termine dei finanziamenti sottoscritti dal Gruppo. Il decremento intervenuto nel periodo è dovuto al rimborso delle rate in scadenza per complessivi 2,91 milioni di Euro.

La passività complessiva per mutui al 30 giugno 2017 ammonta a 27,8 milioni di Euro, di cui alla voce Mutui - parte corrente un importo pari a 5,8 milioni di Euro.

La ripartizione, per anno solare di scadenza, dei Mutui inclusa la quota corrente, è la seguente:

- mutuo quindicennale con scadenza il 15 giugno 2019, per un residuo complessivo al 30 giugno 2017 di 5,52 milioni di Euro (6,90 milioni di Euro al 31 dicembre 2016) erogato da Banca OPI S.p.A (ora Intesa Sanpaolo S.p.A.) e finalizzato alla realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali. Tale debito è classificato per 2,76 milioni di Euro (4,14 milioni di Euro al 31 dicembre 2016) tra i Mutui – parte non corrente e per 2,76 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire entro il 30 giugno 2018, tra i Mutui – parte corrente. E’ fruttifero di interessi passivi ad un tasso variabile applicato trimestralmente dalla BEI alla Banca maggiorato di uno *spread* pari a 0,45%;
- mutuo quindicennale con scadenza il 30 marzo 2026, per un residuo complessivo al 30 giugno 2017 di 4,52 milioni di Euro (4,77 milioni di Euro al 31 dicembre 2016), 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 4,02 milioni di Euro tra i Mutui – parte non corrente (4,27 milioni di Euro al 31 dicembre 2016), e per 0,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire entro il 30 giugno 2018, tra i Mutui – parte corrente. Tale debito è fruttifero di interessi ad un tasso variabile *Euribor 3 mesi + spread 0,9%*;

- mutuo decennale con scadenza il 10 giugno 2024 per un importo totale di 23 milioni di Euro, per un residuo complessivo al 30 giugno 2017 di 17,77 milioni di Euro (19,02 milioni di Euro al 31 dicembre 2016), erogato da Banca Intesa finalizzato alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali. Tale debito è classificato per 15,23 milioni di Euro (16,49 milioni di Euro al 31 dicembre 2016) tra i Mutui – parte non corrente e per 2,54 milioni di Euro (2,54 milioni di Euro al 31 dicembre 2016), pari alla quota capitale da restituire entro il 30 giugno 2018, tra i Mutui – parte corrente. Relativamente a tale mutuo, nel 2014 la Capogruppo ha pagato 0,3 milioni di Euro di commissione di organizzazione/strutturazione, iscritti nelle Altre attività correnti al 31 dicembre 2014 e una volta incassato il finanziamento e, quindi, dall’esercizio 2015 trattati in coerenza allo IAS 39. Per effetto della revisione delle condizioni economiche del mutuo, revisione siglata tra le parti in data 6 aprile 2017, il tasso del 3,693%, in vigore fino alla data del 10 aprile 2017, è sceso al 3,3% con effetto dall’11 aprile fino al 10 giugno 2017 e al 3% dall’11 giugno fino al 10 giugno 2024. La Capogruppo, si obbliga a rispettare i seguenti impegni economico-finanziari, calcolati annualmente:
 - PFN/EBITDA (inferiore a 1,8 per il 2017 – al 30/06/2017 rispettato)
 - PFN/PN (inferiore a 0,3 per il 2017 – al 30/06/2017 rispettato).

Si riportano di seguito le condizioni contrattuali dei mutui al 30 giugno 2017:

Passività finanziarie	Debito	Tasso	Rate	Scadenza	Covenant
Intesa San Paolo S.p.A (ex Banca OPI S.p.A)	Mutuo	Tasso applicato da BEI alla Banca + 0,45%	Semestrali	2019	No
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 0,9%	Trimestrali	2026	No
Intesa San Paolo S.p.A.	Mutuo	Tasso fisso fino al 10/4/2017 del 3,693%; dall’11/04 al 10/06/2017 del 3,3%; dall’11/06/2017 al 10/06/2024 del 3%	Semestrali	2024	Si

Riportiamo di seguito una *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati ai mutui a tasso variabile in essere al 30 giugno 2017.

Istituto Finanziario erogante	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	in migliaia di euro			
			Debito al 30.06.2017	Interessi al 30.06.2017	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Mutuo	Euribor 3 mesi/360 + 0,9%	4.525	14	25	11
Intesa San Paolo S.p.A (ex Banca OPI S.p.A)	Mutuo	Tasso applicato da BEI alla Banca + 0,45%	5.517	15	32	12

Con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento del Gruppo, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che le società del Gruppo finanziate siano inadempienti a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si specifica che nei contratti di finanziamento del Gruppo non vi sono clausole di *cross default* con società esterne al Gruppo. Si segnala che al 30 giugno 2017 la Società non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori.

18. Debiti commerciali

<i>in migliaia di Euro</i>	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Variazione
Debiti commerciali	12.806	15.669	(2.863)
DEBITI COMMERCIALI	12.806	15.669	(2.863)

I debiti commerciali sono principalmente verso fornitori nazionali e registrano una diminuzione rispetto al 31 dicembre 2016 dovuta ai maggiori pagamenti effettuati nei primi mesi dell'anno in corso.

Di seguito si mostra una suddivisione dei debiti commerciali iscritti in bilancio per fasce di scaduto, nei due semestri a confronto:

<i>in migliaia di Euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 30.06.2017
Fatture/note di credito ricevute	4.287	1.665	5.952
Fatture/note di credito da ricevere	6.854	0	6.854
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	11.141	1.665	12.806

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	4.287	1.156	125	16	368	5.952

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2016
Fatture/note di credito ricevute	3.915	2.522	6.437
Fatture/note di credito da ricevere	9.232	0	9.232
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	13.147	2.522	15.669

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	3.915	2.378	60	39	45	6.437

19. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 30 giugno 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Variazione
Debiti tributari correnti	1.753	2.420	(667)
Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti	3.710	4.169	(459)
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso lo Stato	13.910	13.050	860
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	5.000	3.163	1.837
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	24.373	22.802	1.571

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 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Variazione
Debito Iva	95	249	(154)
Debiti per imposte dirette	573	1.330	(757)
Altri debiti tributari	1.085	841	244
DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	1.753	2.420	(667)

La voce Altri debiti tributari è principalmente riconducibile al debito per Irpef ritenute dipendenti e per tributi locali.

ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti al 30 giugno 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Variazione
Debito verso il personale per retribuzioni	931	971	(40)
Debito verso il personale per retribuzioni differite	1.787	2.034	(247)
Debiti verso istituti di previdenza	992	1.164	(172)
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	3.710	4.169	(459)

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:

- 10,64 milioni di Euro (9,96 milioni di Euro a dicembre) in relazione al debito relativo al servizio antincendio così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009. Tale importo si riferisce alle annualità 2009-2016 oltre alla quota maturata al 30 giugno 2017, oggetto di contenzioso. Per ulteriori dettagli in merito, si rimanda a quanto indicato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione al Bilancio 2016;
- 2,98 milioni di Euro (2,83 milioni di Euro a dicembre) quale debito per canone di concessione aeroportuale.

iv. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri debiti correnti, ratei e risconti passivi al 30 giugno 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Variazione
Debito per addizionale comunale	3.799	2.280	1.519
Altri debiti correnti	755	749	6
Ratei e risconti passivi correnti	446	134	312
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI	5.000	3.163	1.837

La voce principale è costituita dal debito per addizionale comunale relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 30 giugno, per 3,8 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale comunale relativa ai crediti incassati dai vettori, ma non ancora versata agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 22). Gli Altri debiti correnti includono i depositi cauzionali e gli anticipi

ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi. L'incremento della voce Ratei e risconti passivi correnti è dovuto al processo di fatturazione attiva che prevede la fatturazione anticipata dei canoni di subconcessione ed altre tipologie di servizi.

20. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (corrente)

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della movimentazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali per i semestri chiusi al 30 giugno 2017 e 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.06.2017
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI CORRENTE	2.933	0	(721)	741	2.953

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2015	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.06.2016
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI CORRENTE	3.439	0	(1.004)	844	3.279

La voce comprende la quota corrente del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali. Gli utilizzi del primo semestre 2017 attengono principalmente interventi riguardanti:

- il ripristino di un tratto della via di rullaggio "Taxyway" e di una parte del "Piazzale Apron 2";
- l'adeguamento antincendio e funzionale delle scale di sicurezza all'interno del parcheggio multipiano P2, oltre alle pavimentazioni di alcuni fabbricati aeroportuali;
- i sistemi di controllo e supervisione degli impianti tecnologici, oltre che le unità di trattamento dell'aria situate nel primo piano del terminal passeggeri.

21. Fondi per rischi ed oneri (correnti)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi per rischi ed oneri correnti per i semestri chiusi al 30 giugno 2017 e 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2017
Fondo convenzione Enac_Enav	159	0	(139)	20
Fondo rischi per contenziosi in corso	0	70	0	70
FONDI PER RISCHI E ONERI CORRENTI	159	70	(139)	90

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2015	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2016
Fondo convenzione Enac_Enav	936	0	(14)	922
FONDI PER RISCHI E ONERI CORRENTI	936	0	(14)	922

Gli Altri fondi rischi ed oneri al 30 giugno 2017 accolgono:

- o il fondo oneri contrattuali rilevato sulla base della convenzione siglata nel 2009 con Enav ed Enac, che prevede l'inclusione di un'ulteriore area nell'inventario dei beni ricevuti in concessione a fronte dell'obbligazione consistente nella:
 - 1) demolizione dei cespiti preesistenti;
 - 2) realizzazione di un nuovo fabbricato per conto del concedente originario.

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

Il nuovo fabbricato è stato realizzato nel 2016 fatte salve alcune lavorazioni residuali completate nel corso dei primi mesi del 2017 per 0,14 milioni di Euro; il fondo residuo al 30 giugno 2017 accoglie la stima di alcuni oneri accessori all'intervento ancora da sostenere.

- o la quota corrente del fondo rischi per contenziosi in corso, incrementato nel semestre a seguito della valutazione del rischio relativo ad una controversia in materia di diritto del lavoro.

22. Passività finanziarie correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Passività finanziarie correnti per il semestre chiuso al 30 giugno 2017 e relativo confronto al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2017	al 31.12.2016	Variazione
Mutui - parte corrente	5.804	5.801	3
Debiti per addizionale comunale	1.256	2.969	(1.713)
Altri debiti finanziari correnti	3.045	70	2.975
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	10.105	8.840	1.265

Per il dettaglio delle voci Mutui - parte corrente si rimanda a quanto illustrato alla voce 17 Passività Finanziarie non correnti nella quale sono esposti i finanziamenti sottoscritti dal Gruppo ed in essere al 30 giugno 2017.

I debiti per addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri riguardano la quota incassata dai vettori nel mese di giugno e riversata agli Enti creditori nel mese di luglio 2017.

Gli altri debiti finanziari correnti includono 3 milioni di Euro di debito verso Marconi Express Spa per la III° tranche dello Strumento Finanziario Partecipativo (nota 4) corrispondente all'avanzamento lavori al 51%. Tale tranche è stata pagata nel mese di luglio 2017.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Sono di seguito commentate le principali voci del conto economico al 30 giugno 2017, comparate con quelle rilevate al 30 giugno 2016.

RICAVI

23. Ricavi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per categoria di attività per i semestri chiusi al 30 giugno 2017 e 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	24.612	20.857	3.755
Ricavi per servizi non aeronautici	18.150	16.957	1.193
Ricavi per servizi di costruzione	2.148	3.836	(1.688)
Altri ricavi e proventi della gestione	303	321	(18)
RICAVI	45.213	41.971	3.242

In relazione all'evoluzione dei ricavi si rimanda a quanto più analiticamente commentato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione.

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 2017 e 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Variazione
Ricavi da infr. centralizzate/altri serv.aeroportuali	278	275	3
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	589	615	(26)
Ricavi da diritti aeroportuali	30.638	29.238	1.400
Ricavi da corrispettivo PRM	1.990	1.866	124
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(11.425)	(13.203)	1.778
Servizi di handling	1.441	1.160	281
Altri ricavi aeronautici	1.101	906	195
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	24.612	20.857	3.755

Di seguito il dettaglio dei ricavi da diritti aeroportuali per il cui commento si rimanda alla Relazione sulla Gestione. La voce "riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti" accoglie lo stanziamento al fondo svalutazione crediti prudenzialmente effettuato sui crediti maturati nel 2017 nei confronti del vettore Alitalia pre-amministrazione straordinaria.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	15.414	14.576	838
Diritti di approdo, decollo e sosta	8.711	8.376	335
Diritti per sicurezza passeggeri	4.857	4.536	321
Diritti per controllo bagagli stiva	1.365	1.351	14
Diritti di imbarco e sbarco merci	416	399	17
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti	(125)	0	(125)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	30.638	29.238	1.400

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 2017 e 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Variazione
Subconcessione locali e aree commerciali	8.077	7.410	667
Parcheggi	7.092	6.697	395
Altri ricavi commerciali	2.981	2.850	131
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	18.150	16.957	1.193

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Variazione
Biglietteria	26	33	(7)
Marconi Business Lounge	1.118	947	171
Pubblicità	751	809	(58)
Ricavi commerciali diversi	1.086	1.061	25
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	2.981	2.850	131

iii. Ricavi per i servizi di Costruzione

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

Tali ricavi sono pari a 2,1 milioni di Euro in diminuzione rispetto ai 3,8 milioni di Euro del primo semestre 2016 per i minori investimenti realizzati.

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 2017 e 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	303	315	(12)
Contributi conto esercizio	0	6	(6)
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI DELLA GESTIONE	303	321	(18)

COSTI

24. Costi

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per i semestri chiusi al 30 giugno 2017 e 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Variazione
Beni e materiali di consumo	256	184	72
Materiali di manutenzione	95	72	23
Carburanti e gasolio	587	442	145
TOTALE COSTI PER MATERIALI DI CONSUMO E MERCI	938	698	240

Questa categoria di costi mostra la crescita più rilevante nella componente Carburanti e gasolio ascrivibile prevalentemente ai maggiori acquisti di carburante avio.

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per i semestri chiusi al 30 giugno 2017 e 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Variazione
Spese di manutenzione	1.965	2.217	(252)
Utenze	533	1.015	(482)
Pulizie e servizi assimilati	951	961	(10)
Prestazioni di terzi	2.936	2.565	371
Servizi MBL	147	127	20
Pubblicità, promozione e sviluppo	504	473	31
Assicurazioni	359	362	(3)
Prestazioni professionali e consulenze	807	762	45
Compensi e rimborsi organi statutari	306	285	21
Altri costi per servizi	180	226	(46)
TOTALE COSTI PER SERVIZI	8.688	8.993	(305)

I costi per servizi registrano un decremento rispetto al primo semestre 2016 per effetto, principalmente, dei minori oneri per:

- manutenzioni per effetto del venir meno di interventi legati alla riconfigurazione degli spazi effettuati nel semestre di confronto;

- o utenze legati allo storno degli Oneri di Sistema “one off” afferenti gli impianti di cogenerazione iscritti nel precedente esercizio che hanno bilanciato positivamente il funzionamento non ottimale delle fonti energetiche alternative.

In aumento, d’altro lato, le prestazioni di terzi quali il servizio PRM legato all’aumento del traffico e il servizio di navetta per il trasporto dei passeggeri dai parcheggi al terminal.

Di seguito un ulteriore dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Variazione
Spese di manutenzione Beni di proprietà	462	411	51
Spese di manutenzione Infrastrutture aeroportuali	1.302	1.596	(294)
Spese di manutenzione Beni di terzi	201	210	(9)
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	1.965	2.217	(252)

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Variazione
Sgombero neve	265	239	26
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	192	32	160
Servizio assistenza PRM	706	633	73
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	235	291	(56)
Servizio di sicurezza	588	540	48
Altre prestazioni di terzi	950	830	120
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	2.936	2.565	371

iii. Costi per Servizi di costruzione

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

iv. Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per canoni, noleggio e altri costi per i semestri chiusi al 30 giugno 2017 e 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Variazione
Canoni di concessione	2.641	2.499	142
Canoni di noleggio	188	183	5
Affitti passivi	257	252	5
Canoni elaborazione dati	516	498	18
Altri costi per godimento beni di terzi	(74)	6	(80)
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	3.528	3.438	90

Complessivamente questa voce registra una crescita legata principalmente all'aumento del traffico su cui sono calcolati i canoni di concessione aeroportuale e dei servizi di sicurezza.

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 2017 e 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Variazione
Oneri tributari	666	658	8
Contributo servizio antincendio	675	648	27
Minusvalenze patrimoniali	1	1	0
Altri oneri e spese di gestione	451	125	326
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	1.793	1.432	361

Gli oneri di gestione presentano un aumento dovuto agli oneri accessori all'esercizio dell'opzione di acquisto dell'immobile come meglio illustrato alla nota 2 Attività materiali e nella sezione dedicata agli Investimenti della Relazione sulla Gestione.

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i semestri chiusi al 30 giugno 2017 e 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Variazione
Salari e stipendi	9.327	8.898	429
Oneri sociali	2.552	2.497	55
Trattamento fine rapporto	692	649	43
Trattamento di quiescenza e simili	96	93	3
Altri costi del personale	855	712	143
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	13.522	12.849	673

Il costo del personale mostra un incremento nel primo semestre 2017 principalmente per effetto dell'incremento dell'organico di Gruppo (+25 risorse medie, +14 in termini di equivalenti *full-time*) per attività strettamente collegate alla crescita del traffico quali i controlli *security*. La crescita del costo è imputabile inoltre all'applicazione dell'ultima *tranche* del nuovo CCNL da luglio 2016.

Gli altri costi del personale sono suddivisi come segue:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Variazione
Mensa dipendenti	294	310	(16)
Spese per aggiornamento e formazione del personale	164	58	106
Spese missioni dipendenti	116	88	28
Altri accantonamenti ai fondi del personale	52	45	7
Spese varie per il personale	229	211	18
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	855	712	143

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

<i>Organico medio (n.ro risorse)</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Variazione
Dirigenti	10	10	0
Impiegati	384	362	22
Operai	100	97	3
TOTALE PERSONALE	494	469	25

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

<i>Organico medio (n.ro risorse)</i>	al 30.06.2017	al 30.06.2016	Variazione
Dirigenti	10	10	0
Impiegati	395	371	24
Operai	100	96	4
TOTALE PERSONALE	505	477	28

25. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i semestri chiusi al 30 giugno 2017 e 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Variazione
Ammortamenti Diritti di concessione	2.750	2.616	134
Ammortamento altre attività immateriali	330	249	81
Ammortamento attività materiali	983	809	174
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	4.063	3.674	389

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

26. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per i semestri chiusi al 30 giugno 2017 e 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Variazione
Accantonamenti rischi su crediti	(36)	38	(74)
Accantonamento a fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	672	1.405	(733)
Altri accantonamenti a fondo rischi e oneri	208	(107)	315
TOTALE ACCANTONAMENTI	844	1.336	(492)

Il risparmio è dovuto ai minori accantonamenti al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali (rif. Note 15 e 20) per effetto dell'aggiornamento della programmazione con slittamento temporale di alcuni interventi *air side*.

27. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Variazione
Proventi da titoli e similari	22	52	(30)
Proventi finanziari diversi dai precedenti	130	104	26
Proventi da attualizzazione fondi	241	0	241
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	393	156	237
Interessi passivi e oneri bancari	(363)	(507)	144
Oneri da attualizzazione fondi	(54)	(238)	184
Altri oneri finanziari	(22)	(2)	(20)
TOTALE ONERI FINANZIARI	(439)	(747)	308
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(46)	(591)	545

In miglioramento il saldo della gestione finanziaria per effetto dell'aumento dei proventi finanziari dovuto ai proventi da attualizzazione fondi contro gli oneri rilevati nel primo semestre 2016. In aggiunta si rileva una diminuzione degli oneri finanziari dovuta sia al minor indebitamento complessivo che alla riduzione del tasso di interesse sul mutuo Intesa San Paolo in scadenza nel 2024.

28. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 30 giugno 2017 e 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Variazione
Imposte correnti	2.482	1.428	1.054
Imposte differite attive e passive	248	132	116
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	2.730	1.560	1.170
% imposte correnti sul risultato ante imposte	25,47%	26,91%	
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	28,01%	29,40%	

L'aliquota fiscale effettiva riferita al primo semestre 2017 è pari al 28,01% del risultato ante imposte rispetto al 29,40% registrato nel primo semestre 2016. Tale scostamento positivo è dovuto alla riduzione di 3,5 punti percentuali dell'aliquota IRES a partire dal 2017, in parte compensata dalla progressiva penalizzazione dell'ACE (Aiuto alla crescita economica – DL n.201/2011), in particolare alle modifiche introdotte alla determinazione della base di calcolo e alla riduzione del tasso di rendimento.

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 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Variazione
Risultato ante imposte	9.745	5.307	4.438
Aliquota ordinaria	24%	27,50%	
Onere fiscale teorico	2.339	1.459	879
Effetto delle variazioni in aumento e diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria			
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	279	54	225
Costi deducibili in esercizi successivi	1.286	1.604	(318)
Altri costi in deducibili	608	533	75
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(507)	(136)	(371)

<i>Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Variazione
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(1.498)	(1.670)	172
Altre differenze	(1.018)	(1.579)	561
Variazione imposte differite/anticipate da conversione IAS	(115)	(113)	(2)
Totale variazioni in aumento/diminuzione	(965)	(1.307)	342
Effetto fiscale sulle variazioni all'aliquota ordinaria	(232)	(359)	128
Imposta Ires dell'esercizio	2.107	1.100	1.007
Aliquota effettiva	21,62%	20,73%	

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2017	per il semestre chiuso al 30.06.2016	Variazione
Ires	2.107	1.100	1.007
Irap	489	323	166
Imposte esercizi precedenti	(114)	5	(119)
TOTALE IMPOSTE CORRENTI	2.482	1.428	1.054

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 primo semestre 2017 i rapporti con parti correlate si riferiscono esclusivamente ad operazioni infragruppo. Di seguito si descrivono le principali.

Nel semestre in esame, i rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Tag Bologna Srl, dal lato attivo, riguardano prevalentemente la subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all’assistenza al traffico di Aviazione Generale e la fornitura di alcuni servizi prevalentemente legati alla sicurezza, per complessivi 0,02 milioni di Euro.

I contratti passivi di Adb nei confronti della controllata attengono prevalentemente al contributo in conto esercizio per la copertura dei costi relativi alla gestione e manutenzione delle infrastrutture del terminal Aviazione Generale finalizzate all’imbarco e sbarco dei passeggeri, a fronte del vantaggio patrimoniale derivante in capo ad Adb per via dell’inclusione di tali costi nella base di calcolo dei diritti di imbarco dei passeggeri. I costi per servizi maturati nei confronti di Tag nel primo semestre 2017 ammontano a 0,1 milioni di Euro.

Tra i rapporti non commerciali verso Tag si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato nel settembre 2015 per gli esercizi 2015-2017 in base al quale al 30 giugno 2017 la Capogruppo rileva debiti non correnti per 9 mila Euro, invariati rispetto all’esercizio precedente, relativi all’istanza di rimborso Irap dall’Ires (D.L.201/2011 art.2 c.a);
- la lettera di patronage impegnativa, rilasciata da Adb e dai soci di minoranza di Tag in proporzione alle quote possedute, in favore del Monte dei Paschi di Siena in relazione al finanziamento a lungo termine concesso dalla stessa banca a Tag. Al 30 giugno 2017 la quota di mutuo garantito riferita ad Adb ammonta a 2,3 milioni di Euro (2,4 milioni al 31 dicembre 2016).

Nel semestre in esame, i rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Fast Freight Marconi Spa si sostanziano principalmente nella fornitura dei seguenti servizi:

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

per complessivi 0,19 milioni di Euro.

Tra i rapporti non commerciali verso FFM, si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato nel settembre 2015 per gli esercizi 2015-2017 in base al quale nel primo semestre 2017 si evidenziano crediti verso la controllata per 20 mila Euro e debiti per 15 mila Euro, invariati rispetto all’esercizio precedente e relativi all’istanza di rimborso Irap dall’Ires (D.L.201/2011 art.2 c.a);

- il co-obbligo di Adb su di una fidejussione di 0,9 milioni di Euro emessa da Assicurazioni Generali in favore dell’Agenzia delle Dogane di Bologna per depositi doganali vari di FFM.

Impegni e rischi

Impegni da leasing operativo

Al 30 giugno 2017 il Gruppo ha in essere contratti di leasing operativo non rescindibili ai sensi dello IAS 17 per attrezzature, impianti e macchinari, automezzi, terreni e licenze software c.d. “in cloud” per i quali si evidenziano nel seguito i canoni futuri in scadenza nel II semestre 2017, nei successivi cinque anni e oltre tale intervallo temporale. Il consuntivo del Gruppo nel I semestre 2017 ammonta a 0,42 milioni di Euro.

<i>in migliaia di euro</i>	
Entro il secondo semestre 2017	404
Dal 2018 al 2022	1.253
Dal 2023	151
Totale	1.808

Contratti attivi da leasing operativo

Al 30 giugno 2017 il Gruppo ha in essere contratti di subconcessione di aree, uffici, spazi operativi e commerciali del Terminal passeggeri e merci e di altre infrastrutture aeroportuali, come più dettagliatamente esposto nel cap. 2 della Relazione sulla Gestione. Nella tabella seguente si evidenziano i canoni minimi futuri dei contratti non rescindibili ai sensi dello IAS 17 in essere al 30 giugno 2017 ed in scadenza nel secondo semestre 2017, nei successivi cinque anni e oltre tale intervallo temporale. Il consuntivo del Gruppo nel I semestre 2017 ammonta a 4,76 milioni di Euro. Negli importi sotto indicati non sono stati considerati i canoni variabili né i contratti di subconcessione a tariffe amministrative in quanto soggetti a potenziali variazioni tariffarie anche in diminuzione.

<i>in migliaia di euro</i>	
Entro il secondo semestre 2017	4.775
Dal 2018 al 2022	20.678
Dal 2023	900
Totale	26.353

Impegni da investimenti ambientali

Si segnalano inoltre gli impegni della Capogruppo sul fronte ambientale concretizzati con la sottoscrizione nel 2015 con gli Enti del territorio dall'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto che comporterà il sostenimento di investimenti da parte di AdB per un importo complessivo di 6,5 milioni di Euro in un arco temporale coerente rispetto alle tempistiche di realizzazione degli interventi contenuti nel Master Plan aeroportuale ovvero entro il 2023. Nell’ultimo trimestre 2016 si è conclusa la progettazione della fascia boscata da realizzarsi a Nord del sedime aeroportuale, oltre che della pista ciclabile lungo via Triumvirato.

Impegni da investimento People Mover

Le immobilizzazioni materiali in corso al 30 giugno 2017 (nota 2) accolgono per 1,78 milioni di Euro le prime due *tranches* del contributo concesso dalla Società a Marconi Express Spa per la realizzazione della stazione “Aeroporto” del People Mover in conseguenza dell’avanzamento del 66% dei lavori in ambito aeroportuale. Il contributo complessivo a carico di Adb ammonta a 2,7 milioni di Euro e l’ultima tranche di erogazione di 0,92 milioni di Euro è prevista al collaudo dell’opera. Nell’ambito del medesimo accordo (siglato da Adb,

Comune di Bologna, Provincia di Bologna e Regione Emilia-Romagna il 23 luglio del 2007) Adb si è impegnata altresì a realizzare la passerella di collegamento tra fermata "Aeroporto" e Aerostazione. A fronte di tale impegno le immobilizzazioni materiali in corso al 30 giugno 2017 accolgono oneri di progettazione e propeudeutici alla realizzazione dell'opera per 0,14 milioni di Euro.

Le attività finanziarie non correnti al 30 giugno 2017 accolgono per 10 milioni di Euro lo strumento finanziario partecipativo in Marconi Express Spa, sottoscritto dalla Società nel gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro (rif. nota 4), pagato per 7 milioni di Euro al 30 giugno 2017 con versamento della III *tranche* di ulteriori 3 milioni di Euro a luglio 2017 dopo la verifica del raggiungimento dell'avanzamento del 51% dei lavori complessivi. L'ultima tranche di 0,9 milioni di Euro è prevista a fine lavori.

Garanzie prestate

Per quanto riguarda le garanzie prestate si rimanda all'apposito capitolo della Relazione sulla Gestione (Cap.9).

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 (Cap.7) così come per il commento agli altri rischi cui il Gruppo è soggetto.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 4 settembre 2017

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 applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio semestrale abbreviato, nel corso del primo semestre 2017.

2. La valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2017 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 2017:

- 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, 4 settembre 2017

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 dalla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, dal conto economico consolidato, dal conto economico complessivo consolidato, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato e dalle relative note esplicative della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e controllate (il "Gruppo Aeroporto di Bologna") al 30 giugno 2017. 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

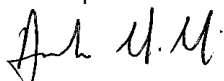
Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione contabile limitata raccomandati dalla Consob con Delibera n. 10867 del 31 luglio 1997. La revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato consiste nell'effettuare colloqui, prevalentemente con il personale 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 di Bologna al 30 giugno 2017 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, 4 settembre 2017

EY S.p.A.



Andrea Nobili
(Socio)



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT