

Bilancio 2022



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



BLQ Innovability
WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT

SOMMARIO

Lettera agli azionisti	1
Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	3
Consiglio di Amministrazione	4
Collegio Sindacale	5
Società di revisione	5
Relazione sulla gestione al 31 Dicembre 2022	6
Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2022	69
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	70
• Conto Economico consolidato	71
• Conto Economico Complessivo consolidato	72
• Rendiconto finanziario consolidato	73
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	74
Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 31 Dicembre 2022	75
Dichiarazione Bilancio Consolidato ai sensi dell'art.154 bis del TUF	148
Relazione della Società di Revisione	149
Bilancio d'esercizio Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa al 31 Dicembre 2022	156
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria	157
• Conto Economico	158
• Conto Economico Complessivo	159
• Rendiconto finanziario	160
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto	161
Note esplicative ai Prospetti contabili al 31 Dicembre 2022	162
Dichiarazione Bilancio d'esercizio ai sensi dell'art.154 bis del TUF	231
Relazione del Collegio Sindacale	232
Relazione della Società di Revisione	244

Signori Azionisti,

sebbene in un contesto di incertezza che si protrae ormai dal 2020 e che si proietta, con accenti diversi legati alla situazione geopolitica, anche sul futuro, nel 2022 il Marconi si conferma un'infrastruttura strategica per il sistema aeroportuale nazionale e per il suo territorio, mantenendo la terza posizione nel settore cargo e la settima per traffico passeggeri e continuando a generare un indotto importantissimo per l'Emilia Romagna e le regioni limitrofe.

Il 2022 si caratterizza per diversi segnali positivi, primo tra tutti, l'importante ripresa dei volumi di traffico che, tuttavia, non ha ancora raggiunto stabilmente i livelli pre-pandemici. Con **8.496.000 passeggeri** l'aeroporto di Bologna ha registrato nel 2022 una crescita del traffico sul 2021 del 107% ancora inferiore del 9,7% rispetto al 2019 ma sensibilmente superiore al traffico europeo che nel 2022 ha evidenziato un gap sul 2019 del 22,2%. **Relativamente al traffico cargo**, meno impattato dalla pandemia nel biennio precedente, sono stati gestiti oltre 55 milioni di Kg. di merce e posta con una crescita del 10,1% rispetto al 2021 e del 13% rispetto al 2019.

L'andamento del traffico nel corso dell'anno, in particolare, l'importante e repentina ripresa accelerata ulteriormente nel mese di giugno con il picco estivo, ha influenzato i processi aeroportuali e l'offerta dei servizi: il mantenimento di un adeguato livello di **qualità del servizio** ha richiesto massimo impegno e una forte sfida nel corso dell'estate, in un contesto di elevate aspettative da parte dei passeggeri in tema di sicurezza, di igiene, di offerta dei servizi digitali e, per contro, con una minore disponibilità all'attesa.

Dal punto di vista **economico**, grazie alla ripresa dei volumi di traffico ed all'incasso del contributo di 21,1 milioni di Euro del Fondo di compensazione dei danni subiti a causa Covid-19 nel periodo 1° marzo – 30 giugno 2020 di cui alla Legge di Bilancio 2021, il 2022 si chiude con **un utile consolidato di 31,1 milioni di Euro** contro un risultato negativo di 6,7 milioni di Euro nel 2021 e positivo di 20,9 milioni nel 2019.

I **ricavi consolidati** complessivamente si attestano a 134,6 milioni di Euro con una crescita del 130,1% sul 2021 ma se si considerano i **ricavi rettificati** dai ricavi per servizi di costruzione che sono collegati ai maggiori investimenti realizzati e dal contributo del Fondo di compensazione danni Covid, il valore si attesta a **97,4 milioni di Euro** con un incremento del 93,2% sul 2021 e ancora sotto il 2019 del 10,3%.

L'**EBITDA consolidato** sale a **54,8 milioni di Euro** contro 3,5 milioni di Euro del 2021 e 44,9 milioni del 2019; se **rettificato** delle componenti suddette si attesta a **32,9 milioni di Euro** contro 3,1 milioni del 2021 e 44,1 milioni del 2019.

Il Gruppo ha, inoltre, realizzato **investimenti e interventi di manutenzione sulle infrastrutture per circa 20 milioni di Euro**, rafforzando il suo impegno su tematiche sempre più centrali alla propria strategia di business come quelle della **sostenibilità sociale**, che ha portato AdB ad essere il primo gestore aeroportuale italiano ad ottenere la **certificazione gender equality** in base alla nuova normativa **UNI/PdR 125:2022** e della **sostenibilità ambientale** con iniziative volte a monitorare e ridurre l'impatto delle attività aeroportuali sull'ambiente circostante, mettendo in campo azioni di efficientamento energetico, investendo sulla mobilità sostenibile e sulle energie rinnovabili.

Nel corso del 2022 AdB ha, inoltre, portato avanti la trattativa per **il rinnovo della partnership con Ryanair** attiva dal 2008. Il consolidamento della partnership è avvenuto a inizio febbraio 2023 con un nuovo accordo di 6 anni che ha l'obiettivo di assicurare il mantenimento di una rete articolata e varia di collegamenti nell'ambito delle aree servite dal vettore ed altresì assicurare uno sviluppo del network in linea con la capacità ed in coerenza con i progetti di sviluppo infrastrutturale del Marconi.

Infine, un altro tavolo che ha impegnato molto la Capogruppo nel 2022 è stato l'iter per la **stipula del nuovo Contratto di Programma e la definizione della relativa dinamica tariffaria**: nel corso del 2023 il Gruppo si attende il completamento dell'istruttoria con ART per la definizione della dinamica tariffaria 2023-2026 e con ENAC per la stipula del Contratto di Programma 2023-2026, al fine di avere un quadro regolatorio certo per il prossimo quadriennio.

L'attuale **scenario macroeconomico e geopolitico**, caratterizzato a livello globale dalla recente congiuntura inflattiva, dalle ricadute socio-economiche della guerra di aggressione della Russia all'Ucraina, dalle sfide legate al cambiamento climatico e, a livello di settore, dall'aumento delle tariffe di volo e dalle difficoltà nella gestione della *capacity* soprattutto delle compagnie aeree, ha anche variabili positive quali la forte propensione al viaggio degli utenti e la graduale uscita dalla pandemia da Covid-19.

Sulla base degli elementi sopracitati, tenuto conto della perdurante incertezza dello scenario geopolitico internazionale, dell'incremento del costo delle materie prime e dei materiali con potenziale effetto inflattivo sullo sfidante piano di investimenti della società e del fatto che il contributo di 21,1 milioni di Euro del Fondo di compensazione dei danni subiti a causa Covid-19 ha coperto solo in parte l'impatto finanziario della pandemia sul patrimonio della Società, il Consiglio di Amministrazione per mera prudenza ed al fine di verificare nel corso del 2023 il consolidamento effettivo della ripresa, ha deliberato all'unanimità la non distribuzione dell'utile di esercizio 2022.

Signori Azionisti, per concludere, non prima di aver ringraziato tutte le persone e tutti gli stakeholder del Gruppo per il loro impegno e importante contributo alla ripresa delle attività e al raggiungimento dei risultati illustrati, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di proporre all'Assemblea di destinare l'utile netto realizzato da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. nell'esercizio 2022, pari ad **Euro 29.443.457,82** come segue:

- a riserva legale per il 5% - sulla base delle disposizioni statutarie e dell'art. 2430 codice civile
- per un importo pari a Euro 1.472.172,89;
- il residuo, per Euro 27.971.284,93 a riserva straordinaria.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Enrico Postacchini)

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Sede Legale: Via Triumvirato, 84 - 40132 Bologna Italia

Sede Operativa: Via Triumvirato, 84 – 40132 Bologna Italia

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 31 dicembre 2022 sono:

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

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

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

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

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

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

CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	39,10%
COMUNE DI BOLOGNA	3,88%
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	2,31%
REGIONE EMILIA ROMAGNA	2,04%
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	0,30%
CAMERA DI COMMERCIO DI FERRARA	0,22%
CAMERA DI COMMERCIO DI REGGIO EMILIA	0,15%
CAMERA DI COMMERCIO DI PARMA	0,11%

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

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

Consiglio di Amministrazione

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Collegio Sindacale

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

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

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

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

Società di revisione contabile

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

Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2022

Indice

PREMESSA	9
1 STRATEGIE E RISULTATI	12
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI	12
1.2 INFORMATIVA RELATIVA AGLI IMPATTI DELLA PANDEMIA COVID-19 SULL'AEROPORTO DI BOLOGNA E INIZIATIVE DEL GRUPPO ADB IN RISPOSTA ALL'EMERGENZA.....	14
1.3 GLI OBIETTIVI STRATEGICI	14
1.4 ANDAMENTO DEL TITOLO.....	15
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	17
2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION</i>	17
2.1.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO</i>	17
2.1.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	22
2.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i>	23
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	23
2.3 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO</i>	25
2.3.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	25
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE	26
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	26
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	30
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	32
3.4 PRINCIPALI INDICI	33
3.5 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI E GLI INVESTIMENTI	34
3.5.1 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	34
3.5.2 GLI INVESTIMENTI.....	34
3.6 IL PERSONALE	35
3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE	37
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	39
4.1 SOSTENIBILITA'	39
4.2 LA SICUREZZA IN AEROPORTO	40
4.3 LA QUALITA'	41
5. IL QUADRO NORMATIVO	42
5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023	42

5.2 MISURE A SOSTEGNO DEL SETTORE AEROPORTUALE: FONDO PER LA COMPENSAZIONE DEI DANNI SUBITI A CAUSA DEL COVID-19	43
5.3 FONDO ANTINCENDI	43
5.4 DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO	44
5.5 PRIVACY COMPLIANCE.....	45
5.6 ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA	45
5.7 RETROCESSIONE AVL (AIUTI VISIVI LUMINOSI), BENI E AREE ENAV	46
6 IL CONTENZIOSO	47
6.1 RICORSO TRIBUTARIO VERSO L’AGENZIA DELLE ENTRATE – UFFICIO PROVINCIALE DEL TERRITORIO	47
6.2 FONDO ANTINCENDI	48
6.3 REVOCATORIA ALITALIA.....	49
6.4 AZIONE AVANTI L’AGA PROPOSTO IN RELAZIONE AL DECRETO 3 APRILE 2020.....	49
6.5 IMPUGNATIVA DEI NUOVI MODELLI REGOLATORI ART	50
6.6 CONTENZIOSO DOGANALE FFM	51
6.7 REVOCATORIA ERNEST	52
6.8 ATTO DI CONTESTAZIONE AGENZIA DELLE ENTRATE IN RELAZIONE AD ALCUNI PROFILI FISCALI RYANAIR	52
6.9 CONTRATTO D’APPALTO-RISOLUZIONE IN DANNO	53
6.10 CONTENZIOSO IN MATERIA FONDARIA – TAR EMILIA ROMAGNA	53
7. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	54
8 ANDAMENTO DELLA CAPOGRUPPO	60
8.1 I RISULTATI ECONOMICI DELLA CAPOGRUPPO	60
8.2 I FLUSSI FINANZIARI DELLA CAPOGRUPPO	62
8.3 LA STRUTTURA PATRIMONIALE DELLA CAPOGRUPPO	63
9 PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA PATRIMONIO NETTO E RISULTATO NETTO	64
10 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE.....	65
11 GARANZIE PRESTATE.....	66
12 INFORMATIVA SULLE AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO.....	66
13 AZIONI DETENUTE DA AMMINISTRATORI E SINDACI.....	66
14 REGIME DI OPT-OUT	66
15 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL’ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	66

PREMESSA

Signori Azionisti,

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 l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, nel presentare l’andamento del Gruppo fornisce indirettamente l’analisi dell’andamento della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa, società concessionaria della gestione totale dell’Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell’Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004. In considerazione del drastico calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall’emergenza da Covid-19, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, l’art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) convertito nella Legge 17 luglio 2020 n.77 ha prorogato di due anni la durata delle concessioni aeroportuali. Stante la diretta applicabilità della norma suddetta, la scadenza della concessione dell’aeroporto di Bologna è prorogata a dicembre 2046.

Di seguito si espone la struttura del Gruppo al 31 dicembre 2022 e una breve descrizione della tipologia e delle attività svolte dalle Società controllate e collegate:



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

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

Descrizione del Business

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

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

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

SBU Aviation

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

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

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

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

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

- corrispettivi per i controlli dei passeggeri in partenza: tali corrispettivi sono dovuti per il servizio di controllo comprensivo di uomini e mezzi a ciò dedicati dal gestore;

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

SBU Non Aviation

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

Parcheggi

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

Retail

Il retail presso l'aeroporto di Bologna si caratterizza per la presenza di brand internazionalmente riconosciuti e legati al territorio e di alcune tra le principali catene retail e di ristorazione locali, nazionali e internazionali. La galleria commerciale si sviluppa su circa 4.350 mq e 36 punti vendita. L'ultima riqualifica dell'aerostazione ha potenziato le aree destinate ai duty free che rappresentano una tra le principali fonti di redditività della SBU. Nel 2020 a causa della diffusione della pandemia e del conseguente drastico calo del traffico la maggior parte dei subconcessionari aveva chiuso gli esercizi commerciali con riaperture solo graduali a partire dal mese di luglio. In seguito alla progressiva ripresa dei volumi di traffico, la maggior parte degli spazi commerciali risulta aperta.

Advertising

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

Servizi ai passeggeri

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

Tra gli altri servizi offerti ai passeggeri vi è inoltre l'autonoleggio; l'offerta si compone di 9 compagnie rappresentanti un totale di 16 marchi specializzati, con un totale di 489 posti auto a disposizione. Il servizio rent a car è sempre stato garantito nonostante la pesante riduzione del traffico conseguente alla pandemia.

Real Estate

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

La disponibilità complessiva di spazi commerciali in subconcessione è di oltre 100.000 metri quadrati, di cui oltre 75.000 metri quadrati relativi a uffici, magazzini, locali per servizi tecnici, hangar e circa 30.000 metri quadrati per superfici scoperte dedicate al ricovero dei mezzi operativi, movimentazione nelle aree di carico/scarico, aree per mezzi adibiti al servizio di rifornimento carburante degli aeromobili.

1 STRATEGIE E RISULTATI

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

Il 2022 è stato un anno caratterizzato da una ripresa generalizzata dell'economia globale, grazie a fattori positivi quali l'allentamento generalizzato delle restrizioni per Covid-19 e, in particolare per il settore aereo, una spiccata ripresa della propensione al viaggio. Tuttavia, in linea con quanto già rilevato nei primi nove mesi dell'anno, anche l'ultimo trimestre ha risentito di fattori macroeconomici e geopolitici che hanno determinato rischi al ribasso per l'attività nella maggior parte delle economie. Tra questi, l'elevata inflazione ha continuato a gravare sull'attività delle maggiori economie avanzate, risentendo in modo diretto (i) delle condizioni finanziarie tese, (ii) dei persistenti vincoli dal lato dell'offerta e (iii) dell'incertezza connessa con il conflitto in Ucraina.

Le istituzioni internazionali prefigurano un affievolimento della crescita mondiale per l'anno in corso per effetto soprattutto dei prezzi energetici ancora elevati, della debolezza del reddito disponibile delle famiglie e di condizioni finanziarie meno favorevoli. Secondo le previsioni pubblicate dall'OCSE in novembre, il PIL globale dovrebbe frenare nel 2023 al 2,2%, dal 3,2% dello scorso anno, risentendo dei fenomeni appena citati. Dalla metà di ottobre le condizioni sui mercati finanziari internazionali sono nel complesso migliorate, seppure con un temporaneo peggioramento nella seconda metà di dicembre, quando hanno risentito di un orientamento delle principali banche centrali più restrittivo delle attese.

Nell'Area Euro, gli indicatori congiunturali più recenti suggeriscono che nel quarto trimestre l'attività economica nell'area sarebbe stata pressoché stazionaria rispetto al periodo precedente, risentendo dell'elevata inflazione (nonostante abbia rallentato da +10,1% a novembre a +9,2% a dicembre) e dal proseguimento dell'azione di inasprimento della politica monetaria. L'inflazione al consumo si è mantenuta elevata, benché in flessione da novembre. Nelle previsioni dello scorso dicembre per l'Area Euro, le stime di crescita del PIL sono state riviste al ribasso, mentre quelle per l'inflazione sono state riviste al rialzo per il biennio 2023-24, riflettendo la trasmissione più intensa e persistente delle pressioni all'origine ai prezzi al consumo e l'innalzamento delle stime di crescita dei salari.

A livello globale, dalla metà di ottobre il prezzo del petrolio (qualità Brent) è diminuito, a poco sotto gli 85 dollari al barile in media nella prima metà di gennaio (il livello più contenuto dall'inizio della guerra in Ucraina), a seguito del rallentamento della domanda globale. Anche il prezzo del gas naturale scambiato sul mercato olandese Title Transfer Facility (TTF) è diminuito fortemente, portandosi nella prima metà di gennaio su un valore medio appena inferiore ai 70 euro per megawattora, un livello tuttavia ancora storicamente elevato. In autunno i prezzi dei metalli industriali sono aumentati in misura modesta, sospinti dalla prospettiva di ripresa della domanda cinese in seguito alla rimozione delle misure di contenimento della pandemia, tuttavia restano ancora su valori significativamente inferiori rispetto al picco registrato all'inizio del 2022. Per contro, dopo un lieve rialzo in estate, i corsi delle materie prime agricole si sono ridotti, anche grazie al rispetto dell'accordo sulle esportazioni di grano ucraino (Black Sea Grain Initiative, *Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, Gennaio 2023*).

In questo quadro, secondo IATA, il traffico passeggeri a dicembre 2022 è stato in linea con i trend di stagione e rispetto ai valori registrati nei mesi precedenti, trainati da una generale ripresa dell'economia mondiale e beneficiando di un progressivo superamento delle limitazioni ai movimenti, specialmente nell'area dell'Asia-Pacifico. Anche lato domanda, l'allentamento delle restrizioni ha guidato il trend di ripresa nella stagione estiva ed una stabilizzazione nell'ultimo trimestre, confermando la propria resilienza nonostante l'incertezza del contesto macro-economico. Il traffico passeggeri mondiale nel 2022 è stato inferiore del 31,5% rispetto ai volumi pre-Covid, in miglioramento rispetto al biennio precedente quando il traffico aveva fatto registrare una contrazione rispetto al 2019 del 65,8% e 58,4% rispettivamente nel 2020 e 2021. Ancora una volta, è stato il traffico domestico a trainare il recupero, con volumi inferiori del 20,4% rispetto al 2019, con il traffico internazionale che è ancora a -37,8% rispetto ai volumi pre-Covid. Il traffico merci mondiale di dicembre risulta ancora in calo rispetto allo stesso mese del 2021 (-17,4%), con un rallentamento dei volumi già a partire da marzo. Secondo IATA, l'andamento del trasporto merci rimane ancora incerto, specialmente alla luce (i) dell'elevata inflazione e dei prezzi dei beni energetici elevati, seppur in calo rispetto ai mesi precedenti, (ii) del Superdollaro, il quale esercita ulteriore pressione sui costi, (iii) del conflitto russo-ucraino in corso e (iv) del rallentamento della crescita dell'economia mondiale che hanno già impattato la performance dell'anno in corso. Rispetto al 2019 si conferma, per il terzo mese consecutivo, un rallentamento nel recupero dei volumi di traffico a livello progressivo (-1,6%).

Il traffico passeggeri europeo, nel 2022, è stato inferiore del 22,2% rispetto al 2019, continuando ad essere solo marginalmente impattato dalla guerra in Ucraina. Il traffico merci è stato inferiore del 8,7% rispetto al 2019, in peggioramento nell'ultima parte dell'anno a causa delle problematiche legate al contesto macro-economico e geopolitico (*Fonte: IATA, Air Passenger and Air Freight Market Analysis, Dicembre 2022*).

Il traffico passeggeri italiano ha mostrato una costante ripresa nel corso dell'anno, facendo registrare complessivamente volumi del 14,7% inferiori rispetto al 2019. Nel singolo mese di dicembre il traffico passeggeri è stato inferiore del 10% rispetto al 2019. Per quanto concerne invece il traffico cargo, nel corso dell'anno registra un +0,4% rispetto al 2019. (*Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, Dicembre 2022*).

L'Aeroporto di Bologna ha concluso il 2022 con un traffico passeggeri al di sotto del 9,7% rispetto al 2019 (+107,1% rispetto al 2021), pur registrando nella stagione estiva alcuni record storici per lo scalo e superando i valori sul singolo mese del 2019 a livello di traffico domestico (+6,9% nel primo semestre 2022, +32% nel terzo trimestre 2022 e +4,3% nel quarto trimestre 2022). Alla fine del 2022 lo scalo bolognese si posiziona al settimo posto in Italia per numero di passeggeri e al terzo posto per volume di merce movimentata (*Fonte: Assaeroporti, Aeroporti2030, Dicembre 2022*).

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

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

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

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

1.3 GLI OBIETTIVI STRATEGICI

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

"Connect"

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

"Develop"

Funzionale allo sviluppo del business del Gruppo è la realizzazione degli investimenti previsti nel Master Plan e nel contratto di programma, con una strategia che prevede un utilizzo efficiente della capacità delle infrastrutture già presenti ed una realizzazione modulare di nuovi investimenti al fine di raccordare la capacità delle infrastrutture con lo sviluppo del traffico atteso. Nel piano di sviluppo infrastrutturale assume una particolare rilevanza il progetto di ampliamento del terminal passeggeri, che permetterà di potenziare, in particolare, l'area dei gate di imbarco e di ampliare le superfici commerciali. A tale progetto si affiancano interventi mirati al fine di incrementare la capacità di alcuni sottosistemi specifici, come ad esempio i controlli di sicurezza e passaporti.

Inoltre, il Gruppo intende operare al fine di potenziare il business non aviation attraverso lo sviluppo di nuovi negozi, di nuovi posti auto ed attraverso l'ampliamento dell'offerta di servizi a disposizione del passeggero.

“Experience”

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

“Care”

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

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

“Maximise financial performance”

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

“Performing and sustainable corporation”

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

1.4 ANDAMENTO DEL TITOLO

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

Si riportano di seguito:

- l’andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2022 fino al 31 dicembre 2022;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell’indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 31 dicembre 2022 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 7,80 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 281,8 milioni di Euro.

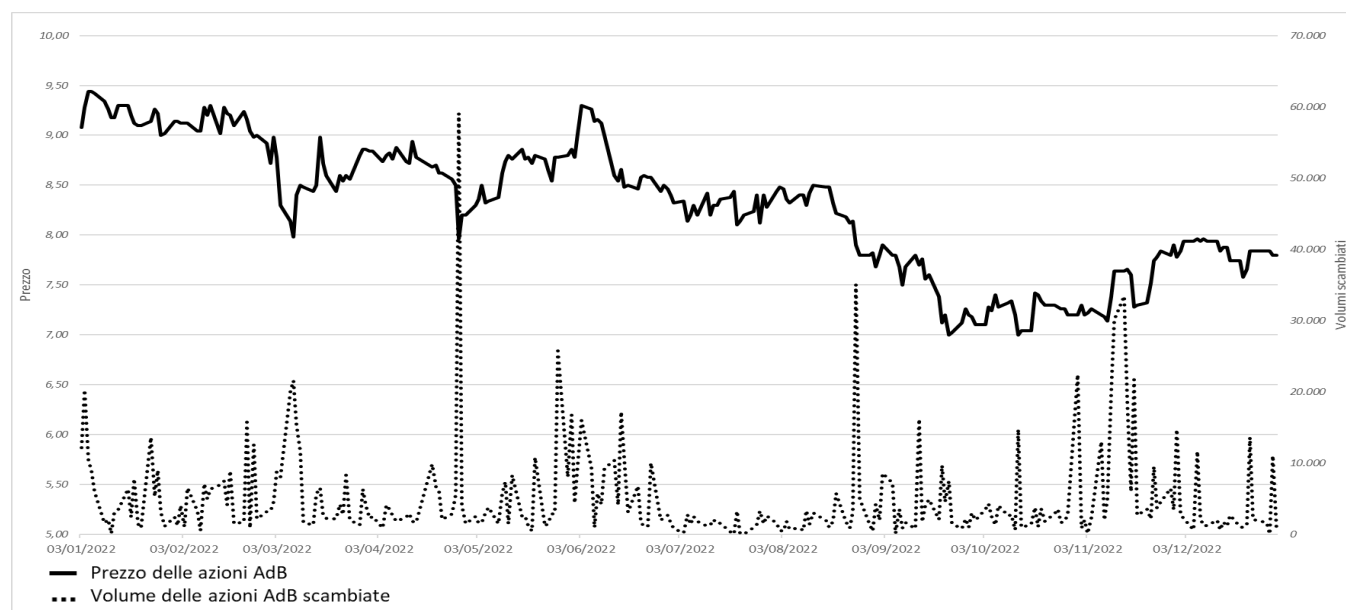
Andamento titolo AdB (01/01/2022-31/12/2022)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2022-31/12/2022)



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2022-31/12/2022)



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

Nel corso del 2022 il prezzo del titolo AdB è rimasto sostanzialmente stabile fino a giugno, con una riduzione ad inizio di marzo e fine aprile in corrispondenza di un aumento del volume di titoli scambiati sul mercato e dell'assemblea degli azionisti, per poi registrare un calo progressivo fino a settembre risentendo delle condizioni macroeconomiche (i.e. il forte fenomeno inflattivo) e geopolitiche (i.e. le tensioni fra Russia e Ucraina), che hanno caratterizzato anche l'ultimo trimestre, segnando un calo dell'8% rispetto da inizio anno. Tuttavia, il titolo ha segnato un trend in ripresa a partire da novembre, registrando nuovi picchi di prezzo e volumi scambiati in corrispondenza della pubblicazione dei risultati dei nove mesi 2022 e beneficiando di un progressivo miglioramento del contesto macroeconomico.

2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

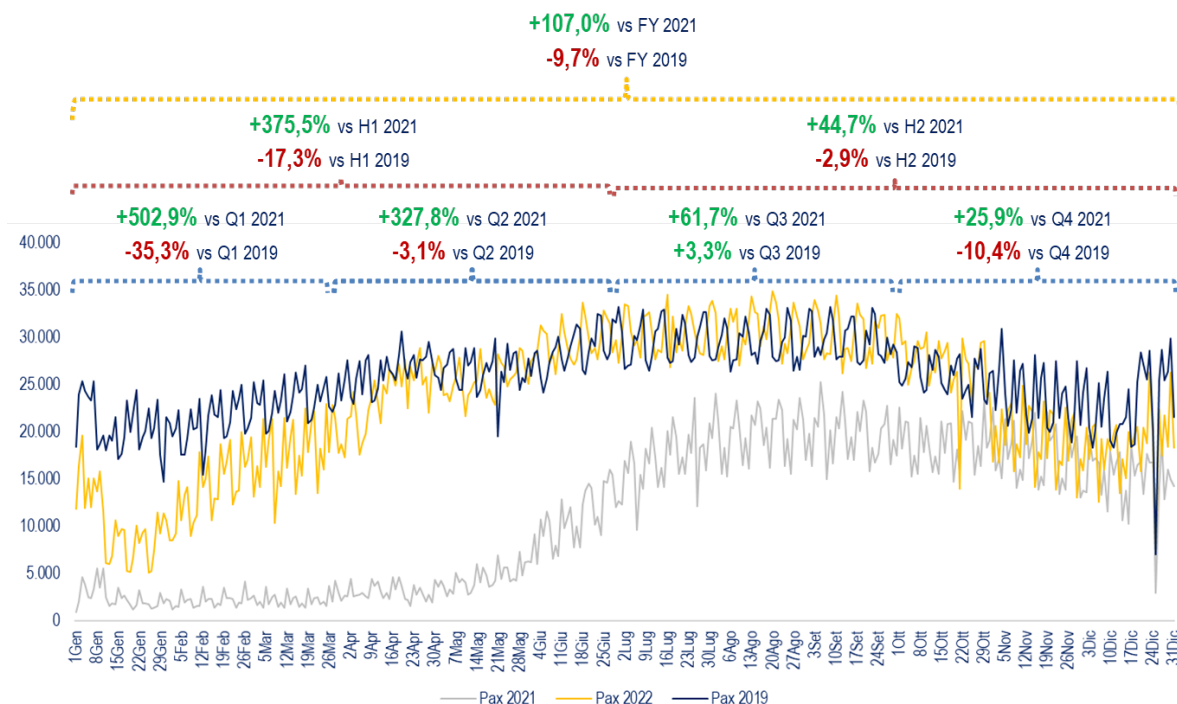
2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Il 2022 ha fatto registrare una progressiva ripresa dei volumi di traffico, raggiungendo nel terzo trimestre i livelli del 2019. Dopo un mese di gennaio impattato negativamente dai contagi legati alla variante Omicron, a partire dal mese di febbraio, grazie alla riduzione delle restrizioni per gli ingressi in Italia di passeggeri provenienti dai Paesi UE, i volumi di traffico hanno fatto segnare un graduale aumento. Il traffico ha superato quindi i livelli pre-pandemici a partire da giugno, fino a registrare i record storici di passeggeri transitati nell'aeroporto nei mesi di luglio e agosto. Negli ultimi mesi dell'anno, tuttavia, si è registrata nuovamente una frenata rispetto ai valori pre-pandemici in corrispondenza dell'avvio della stagione invernale.

Lo scalo ha registrato complessivamente, nel 2022, 8.496.000 passeggeri, in forte crescita rispetto al 2021 (+107,0%), condizionata dalla “seconda” ondata di contagi di Covid-19, con 70.871 movimenti (+66,8%) e 55.195 tonnellate di merce trasportata (+10,1%). Rispetto al 2019 il traffico passeggeri nel 2022 è stato inferiore del 9,7%, i movimenti dell’8,1%, mentre il traffico merci è stato superiore del 13,0%. Il *load factor* medio risulta in aumento dal 68,7% del 2021 al 79,2% del 2022. Il riempimento medio degli aeromobili rimane comunque lievemente inferiore rispetto al 2019 (81,5%).

Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Dicembre 2022



	2022	2021	Var % 2022-2021	2019	Var % 2022-2019
Passeggeri	8.496.000	4.103.816	107,0%	9.405.920	(9,7%)
Movimenti	70.871	42.477	66,8%	77.126	(8,1%)
Tonnellaggio	4.854.383	2.833.043	71,3%	5.086.505	(4,6%)
Merce	55.194.607	50.121.148	10,1%	48.832.550	13,0%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Composizione traffico passeggeri	2022	% sul totale	2021	% sul totale	2019	% sul totale	Var % 22-21	Var % 22-19
Linea	2.350.062	27,7%	1.020.549	24,9%	3.765.104	40,0%	130,3%	(37,6%)
Low cost	6.098.218	71,8%	3.051.987	74,4%	5.497.081	58,4%	99,8%	10,9%
Charter	29.080	0,3%	18.179	0,4%	121.033	1,3%	60,0%	(76,0%)
Transiti	7.930	0,1%	5.572	0,1%	14.090	0,1%	42,3%	(43,7%)
Totale Aviazione Commerciale	8.485.290	99,9%	4.096.287	99,8%	9.397.308	99,9%	107,1%	(9,7%)
Aviazione Generale	10.710	0,1%	7.529	0,2%	8.612	0,1%	42,2%	24,4%
Totale complessivo	8.496.000	100,0%	4.103.816	100,0%	9.405.920	100,0%	107,0%	(9,7%)

Il traffico *low cost* ha fatto registrare una variazione positiva dei volumi rispetto al 2019 (+10,9%), mentre il traffico di linea ha mostrato un recupero più lento (-37,6% rispetto al 2019) per effetto sia di una maggiore contrazione dei movimenti sia di un minor fattore di riempimento dei voli. Questi diversi trend di crescita hanno modificato il mix di traffico, determinando un aumento della quota di traffico *low cost*, caratterizzata da minor marginalità, dal 58,4% del 2019 al 71,8% del 2022.

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

Si conferma quindi una evoluzione a due velocità, con i passeggeri su voli nazionali che hanno già raggiunto ampiamente i livelli di traffico pre-pandemia (+13,2% rispetto al 2019) e quelli su voli internazionali che sono stati ancora frenati da incertezze sulla situazione sanitaria internazionale e sulle diverse regole di accesso dei singoli Paesi (-15,7% rispetto al 2019).

Composizione traffico passeggeri	2022	% sul totale	2021	% sul totale	2019	% sul totale	Var % 22-21	Var % 22-19
Nazionale	2.217.001	26,1%	1.535.859	37,4%	1.957.731	20,8%	44,3%	13,2%
Internazionale	6.268.289	73,8%	2.560.428	62,4%	7.439.577	79,1%	144,8%	(15,7%)
Totale Aviazione Commerciale	8.485.290	99,9%	4.096.287	99,8%	9.397.308	99,9%	107,1%	(9,7%)
Aviazione Generale	10.710	0,1%	7.529	0,2%	8.612	0,1%	42,2%	24,4%
Totale complessivo	8.496.000	100,0%	4.103.816	100,0%	9.405.920	100,0%	107,0%	(9,7%)

Il traffico UE risulta inferiore del 14,6% rispetto al 2019, mentre il traffico Extra UE è superiore allo stesso periodo del 2019 (+18,5%) per effetto della riclassifica del traffico UK da UE a Extra UE. Al netto di questa diversa classificazione il traffico Extra UE risulterebbe ancora inferiore rispetto al 2019 del 21,5%.

Composizione traffico passeggeri	2022	% sul totale	2021	% sul totale	2019	% sul totale	Var % 22-21	Var % 22-19
UE	6.831.403	80,4%	3.490.930	85,1%	8.001.891	85,1%	95,7%	(14,6%)
Extra UE	1.653.887	19,5%	605.357	14,8%	1.395.417	14,8%	173,2%	18,5%
Totale Aviazione Commerciale	8.485.290	99,9%	4.096.287	99,8%	9.397.308	99,9%	107,1%	(9,7%)
Aviazione Generale	10.710	0,1%	7.529	0,2%	8.612	0,1%	42,2%	24,4%
Totale complessivo	8.496.000	100,0%	4.103.816	100,0%	9.405.920	100,0%	107,0%	(9,7%)

Nel 2022 l'incidenza del traffico domestico risulta inferiore rispetto al 2021, ma ancora superiore rispetto ai livelli pre-Covid (26,1% nel 2022 contro 20,8% nel 2019). Tra le destinazioni la Spagna conferma il secondo posto per volume di traffico passeggeri, con un'incidenza del 15,9% sul totale. Seguono Regno Unito, con il 6,7% dei passeggeri totali, Germania con il 6,6%, Francia con il 5,9% e Romania con il 5,0%. Tra le prime 10 nazioni troviamo due Paesi Extra UE: oltre al Regno Unito vi è anche la Turchia.

<i>Traffico passeggeri per Paese</i>	2022	% sul totale	2021	% sul totale	2019	% sul totale
Italia	2.217.001	26,1%	1.535.859	37,4%	1.957.731	20,8%
Spagna	1.351.734	15,9%	585.652	14,3%	1.302.254	13,8%
Regno Unito	566.701	6,7%	111.398	2,7%	904.859	9,6%
Germania	558.980	6,6%	232.470	5,7%	890.293	9,5%
Francia	500.422	5,9%	187.608	4,6%	507.613	5,4%
Romania	422.725	5,0%	202.040	4,9%	478.390	5,1%
Grecia	293.987	3,5%	145.280	3,5%	315.159	3,4%
Olanda	261.471	3,1%	154.290	3,8%	336.994	3,6%
Turchia	232.843	2,7%	80.752	2,0%	303.726	3,2%
Polonia	227.292	2,7%	86.405	2,1%	183.972	2,0%
Altri Paesi	1.862.844	21,9%	782.062	19,1%	2.224.929	23,7%
Totale complessivo	8.496.000	100,0%	4.103.816	100,0%	9.405.920	100,0%

Nel 2022 sono state raggiungibili direttamente da Bologna 127 destinazioni, in aumento rispetto al 2019.

<i>Destinazioni raggiungibili dall'Aeroporto di Bologna</i>	2022	2021	2019
Destinazioni (aeroporti) collegate direttamente	127	113	120

Nonostante parziali limitazioni agli spostamenti internazionali abbiano caratterizzato anche il 2022, soprattutto verso i paesi dell'Est asiatico, sei tra le dieci principali destinazioni sono città estere, la prima delle quali è Barcellona con oltre 377 mila passeggeri.

<i>Principali tratte per traffico passeggeri</i>	2022	2021	Var % 2022-2021	2019	Var % 2022-2019
Catania	577.896	361.892	59,7%	397.194	45,5%
Barcellona	377.402	158.058	138,8%	389.343	(3,1%)
Palermo	346.931	260.791	33,0%	276.883	25,3%
Madrid	275.667	137.922	99,9%	312.296	(11,7%)
Parigi CDG	273.590	112.217	143,8%	298.900	(8,5%)
Bari	233.945	177.011	32,2%	173.545	34,8%
Tirana	206.177	147.380	39,9%	165.821	24,3%
Brindisi	205.893	163.511	25,9%	189.762	8,5%
Londra LHR	200.274	29.290	583,8%	307.990	(35,0%)
Francoforte	186.088	80.608	130,9%	310.925	(40,2%)

Traffico passeggeri inclusi transiti

Il network composto dalle principali compagnie aeree presenti sullo scalo risulta in lieve diminuzione rispetto al 2019 a causa del contesto configuratosi in seguito allo scoppio della pandemia.

<i>L'evoluzione dell'offerta</i>	2022	2021	2019
Compagnie aeree	52	41	57

Analizzando le performance dei vettori, Ryanair si conferma essere la prima compagnia sullo scalo con il 56,9% del traffico totale. Al secondo posto vi è Wizz Air, con una quota che è cresciuta dal 5,4% nel 2019 al 10,0% nel 2022. Tra le prime dieci compagnie dello scalo compaiono anche le principali compagnie di linea, a conferma, anche in questo contesto profondamente mutato, dell'ampia e diversificata gamma di vettori che operano sullo scalo di Bologna.

<i>Traffico passeggeri per compagnia</i>	2022	% sul totale	2021	% sul totale	2019	% sul totale
Ryanair	4.831.709	56,9%	2.412.272	58,8%	4.317.628	45,9%
Wizz Air	848.516	10,0%	482.689	11,8%	507.595	5,4%
Air France	289.928	3,4%	113.753	2,8%	313.319	3,3%
Vueling	207.557	2,4%	76.314	1,9%	197.294	2,1%
British Airways	200.358	2,4%	29.390	0,7%	308.163	3,3%
Lufthansa	185.979	2,2%	79.821	1,9%	310.707	3,3%
Turkish Airlines	179.271	2,1%	80.234	2,0%	199.708	2,1%
Air Nostrum	161.460	1,9%	80.362	2,0%	169.328	1,8%
Klm Royal Dutch Airlines	152.137	1,8%	104.193	2,5%	226.232	2,4%
Neos	139.490	1,6%	21.210	0,5%	124.425	1,3%
Altri	1.299.595	15,3%	623.578	15,2%	2.731.521	29,0%
Totale complessivo	8.496.000	100,0%	4.103.816	100,0%	9.405.920	100,0%

Traffico Merci

(in KG)	2022	2021	Var % 2022-2021	2019	Var % 2022-2019
Merce via aerea di cui	42.973.932	38.853.926	10,6%	38.050.148	12,9%
Merce	42.926.429	38.853.537	10,5%	38.027.623	12,9%
Posta	47.503	389	12.111,6%	22.525	110,9%
Merce via superficie	12.220.675	11.267.222	8,5%	10.782.402	13,3%
Totale	55.194.607	50.121.148	10,1%	48.832.550	13,0%

Relativamente al traffico merci, nel 2022 si registra un livello di traffico cargo e posta a Bologna pari a 55.194.607 Kg, con un incremento del 10,1% rispetto al 2021.

Tale andamento è il risultato di una buona ripresa del business cargo in tutte le sue principali componenti, che si dimostra in forte miglioramento rispetto all'anno precedente ed in crescita anche rispetto al 2019 (pre-Covid). Il traffico via superficie presenta un incremento del 13,3% rispetto al 2019, a fronte di una ripresa della componente via aerea pari al 12,9% ed un incremento complessivo del 13,0%, superiore rispetto alla crescita media italiana del 2022 (pari al c.2%). Continua tuttavia a sussistere elevata incertezza sul settore cargo, derivante dalla difficile situazione internazionale ed economica connessa al perdurare della pandemia e alla guerra in Ucraina.

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. % vs 2019
Ricavi da Passeggeri	48.098	24.898	23.200	93,2%	60.500	-20,5%
Ricavi da Vettori	26.969	16.885	10.084	59,7%	25.777	4,6%
Ricavi da Operatori aeroportuali	5.007	2.435	2.572	105,6%	3.510	42,6%
Incentivi al traffico	(26.499)	(14.334)	(12.165)	84,9%	(25.895)	2,3%
Ricavi per Servizi di Costruzione	14.979	5.715	9.264	162,1%	12.715	17,8%
Altri Ricavi	1.528	1.283	245	19,1%	1.552	-1,5%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	(106)	(237)	131	-55,3%	(879)	-87,9%
Riduzione Altri Ricavi a FSC	(41)	(10)	(31)	310,0%	0	n.s.
Totale Ricavi SBU AVIATION	69.935	36.635	33.300	90,9%	77.280	-9,5%

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

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

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

Nel 2022 i ricavi crescono rispetto all'analogo periodo del 2021 e sono inferiori rispetto al 2019 prevalentemente per l'andamento dei volumi di traffico.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* sono in crescita del 90,9% rispetto al 2021 ed inferiori del 9,5% rispetto al 2019. In particolare per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+93,2% rispetto al 2021 e -20,5% rispetto al 2019): i ricavi da Passeggeri sono correlati all'andamento del traffico passeggeri e delle tariffe che nel 2022 hanno subito un leggero decremento sia rispetto al 2021 che rispetto al 2019 per effetto dell'aggiornamento annuale della dinamica tariffaria;
- Ricavi da Vettori (+59,7% rispetto al 2021 e +4,6% rispetto al 2019): i ricavi da Vettori sono correlati all'andamento di movimenti e tonnellaggio e alle relative tariffe tra cui, in particolare, alla tariffa di approdo e decollo, in crescita rispetto al 2019 e in calo rispetto al 2021;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali (+105,6% rispetto al 2021 e +42,6% rispetto al 2019): i ricavi variano per effetto della variazione dei volumi di traffico e, nei confronti del 2021, anche per la revisione dei canoni dovuti per spazi e attrezzature operative accordati dal gestore nel primo semestre 2021 per supportare gli operatori durante la fase di emergenza. Un impatto rilevante sull'andamento di questa categoria di ricavo anche nei confronti del 2019 deriva dalla forte crescita dei ricavi da servizio carburante.
- Incentivi: la variazione degli incentivi (+84,9% rispetto al 2021 e +2,3% rispetto al 2019) è legata all'andamento del traffico incentivato;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: l'andamento di questa voce (+162,1% rispetto al 2021 e +17,8% rispetto al 2019) è da collegare agli investimenti realizzati.

2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION

2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. % vs 2019
Retail e Advertising	14.803	5.823	8.980	154,2%	15.620	-5,2%
Parcheggi	15.970	6.987	8.983	128,6%	16.818	-5,0%
Real Estate	2.995	2.622	373	14,2%	2.450	22,2%
Servizi ai passeggeri	5.786	2.412	3.374	139,9%	6.206	-6,8%
Ricavi per Servizi di Costruzione	973	2.336	(1.363)	-58,3%	3.705	-73,7%
Altri Ricavi	3.192	1.681	1.511	89,9%	3.056	4,5%
Riduzione Ricavi non Aeronautici a FSC	(226)	(7)	(219)	3128,6%	0	n.s.
Riduzione Altri Ricavi a FSC	(10)	0	(10)	n.s.	0	n.s.
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	43.483	21.854	21.629	99,0%	47.855	-9,1%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un incremento del 99% rispetto al 2021 e un calo del 9,1% rispetto al 2019.

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

Retail e Advertising

L'andamento di questa categoria di ricavi (+154,2% rispetto al 2021 e -5,2% rispetto al 2019) è legato principalmente allo schema contrattuale stabilito, a partire dal 2021, per la maggior parte dei contratti retail e per alcuni contratti advertising, secondo il quale i canoni variano in ragione della variazione del traffico rispetto al 2019.

Parcheggi

Anche per il business dei parcheggi ed accessi viari le variazioni dei ricavi (+128,6% rispetto al 2021 e -5% rispetto al 2019) sono strettamente legate all'andamento dei volumi di traffico a cui si aggiunge una revisione della strategia commerciale che ha generato un miglioramento delle performance.

Real Estate

La crescita dei ricavi real estate (+14,2% rispetto al 2021 e +22,2% rispetto al 2019) è dovuta ad un impatto minimo dell'emergenza su questo business (nel corso del 2020 e del 2021 sono stati infatti concessi sconti solo agli operatori con attività penalizzate dall'andamento del traffico) e ad un nuovo contratto di subconcessione relativo a nuove aree consegnate a partire dal mese di giugno 2021.

Servizi ai passeggeri

Nel 2022 i servizi ai passeggeri vedono una crescita del 139,9% rispetto al 2021, per effetto sia dei servizi *premium (lounge e servizi accessori)* che degli autonoleggi, e una contrazione del 6,8% rispetto al 2019, dovuta solo ai servizi premium. Si espone di seguito l'andamento dei singoli business.

Servizi premium

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

Subconcessione autonoleggiatori

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

Ricavi per Servizi di Costruzione

Il calo di questa voce (-58,3% rispetto al 2021 -73,7% rispetto al 2019) è da collegare ai minori investimenti destinati alla *business unit* rispetto all'analogo periodo degli scorsi anni.

Altri ricavi

L'incremento degli altri ricavi rispetto al 2021 (+89,9%) è dovuto principalmente a maggiori attività di manutenzione effettuate sui mezzi degli operatori aeroportuali, alla vendita di un maggior quantitativo di liquido de-icing aeromobili, al maggior utilizzo dei carrelli per i passeggeri ed alla maggior erogazione di corsi di formazione. Hanno contribuito anche il contributo straordinario a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per energia elettrica e gas naturale acquistati ed effettivamente utilizzati dal secondo trimestre 2022, spettante in quanto impresa non energivora e non gasivora che ha subito un incremento superiore al 30% del corrispondente prezzo medio riferito al medesimo trimestre dell'anno 2019, il contributo del progetto finanziato Cyrano, conclusosi nel 2021 ma consuntivato a giugno 2022 a seguito del completamento dell'iter di rendicontazione e i contributi derivanti dai corsi di formazione finanziati per i dipendenti. Nel 2022 è stato, inoltre, maturato il contributo per il sostenimento dei costi ammissibili ai fini del credito d'imposta per attività di ricerca, sviluppo, innovazione tecnologica ai sensi dell'Art. 1, commi 198 - 209 della Legge 27 dicembre 2019, n. 160 successive modificazioni ed integrazioni. In particolare, relativamente a quest'ultimo contributo la Capogruppo nel corso dell'esercizio 2022 ha portato avanti attività precompetitive a carattere innovativo indirizzando i propri sforzi in particolare sui seguenti progetti:

1. studio, sviluppo e configurazione di una architettura Api per ottimizzare l'attività di Data Providing favorendo sia i servizi esterni che le operation interne;
2. studio ed integrazione di funzionalità di "Indoor Navigation" e "Augmented Reality" per arricchire le funzionalità di "wayfinding" all'interno dell'app Blq - Bologna Airport;
3. progettazione, sviluppo e implementazione di nuove funzionalità del sistema "Data Warehouse" e "Business Analytics" (Piattaforma BI).

Rispetto al 2019 (+4,5%) la crescita deriva dai ricavi di vendita del liquido deicing aeromobili, in quanto nel primo trimestre 2019 non era ancora presente la nuova gestione del liquido, acquistato e gestito da AdB e venduto all'handler per lo svolgimento del servizio, e dai contributi sopra descritti.

2.3 STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO

2.3.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. % vs 2019
Altri Ricavi	21.137	0	21.137	n.s.	0	n.s.
Totale Ricavi SBU ALTRO	21.137	0	21.137	n.s.	0	n.s.

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

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

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

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	53.754	29.820	23.934	80,3%	63.274	-15,0%
Ricavi per servizi non aeronautici	42.257	19.917	22.340	112,2%	44.295	-4,6%
Ricavi per servizi di costruzione	15.952	8.051	7.901	98,1%	16.420	-2,9%
Altri ricavi e proventi della gestione	22.592	701	21.891	n.s.	1.146	n.s.
RICAVI	134.555	58.489	76.066	130,1%	125.135	7,5%
Materiali di consumo e merci	(4.133)	(1.976)	(2.157)	109,2%	(2.305)	79,3%
Costi per servizi	(21.383)	(15.553)	(5.830)	37,5%	(20.920)	2,2%
Costi per servizi di costruzione	(15.192)	(7.667)	(7.525)	98,1%	(15.639)	-2,9%
Canoni, noleggi e altri costi	(8.259)	(4.569)	(3.690)	80,8%	(8.614)	-4,1%
Oneri diversi di gestione	(3.257)	(3.137)	(120)	3,8%	(3.260)	-0,1%
Costo del personale	(27.503)	(22.058)	(5.445)	24,7%	(29.460)	-6,6%
COSTI	(79.727)	(54.960)	(24.767)	45,1%	(80.198)	-0,6%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	54.828	3.529	51.299	n.s.	44.937	22,0%
Ammortamento/svalutazione diritti di concessione	(8.014)	(7.440)	(574)	7,7%	(6.243)	28,4%
Ammortamento altre attività immateriali	(661)	(890)	229	-25,7%	(1.576)	-58,1%
Ammortamento/svalutazione attività materiali	(5.249)	(2.225)	(3.024)	135,9%	(2.750)	90,9%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(13.924)	(10.555)	(3.369)	31,9%	(10.569)	31,7%
Accantonamento rischi su crediti	(693)	(504)	(189)	37,5%	1	n.s.
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(4.079)	(671)	(3.408)	507,9%	(2.893)	41,0%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(171)	(168)	(3)	1,8%	(409)	-58,2%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(4.943)	(1.343)	(3.600)	268,1%	(3.301)	49,7%
TOTALE COSTI	(98.594)	(66.858)	(31.736)	47,5%	(94.068)	4,8%
RISULTATO OPERATIVO	35.961	(8.369)	44.330	n.s.	31.067	15,8%
Proventi finanziari	1.427	499	928	186,0%	150	851,3%
Oneri finanziari	(1.471)	(1.079)	(392)	36,3%	(1.125)	30,8%
Proventi e oneri non ricorrenti	0	0	0	n.s.	0	n.s.
RISULTATO ANTE IMPOSTE	35.917	(8.949)	44.866	n.s.	30.092	19,4%
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(4.808)	2.232	(7.040)	n.s.	(9.240)	-48,0%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	31.109	(6.717)	37.826	n.s.	20.852	49,2%
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	31.109	(6.717)	37.826	n.s.	20.852	49,2%

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

Il 2022 si chiude con un **utile consolidato di 31,1 milioni di Euro** contro un risultato negativo di 6,7 milioni di Euro nel 2021 e positivo di 20,9 milioni nel 2019.

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

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 130,1% rispetto al 2021 e del 7,5% se confrontati con il 2019.

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

Analizzando i ricavi nel dettaglio:

- i **ricavi per servizi aeronautici** crescono dell'80,3% rispetto al 2021 e calano del 15% rispetto al 2019 per effetto dell'andamento del traffico e di un calo delle tariffe aeronautiche;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** crescono del 112,2% rispetto al 2021 e calano del 4,6% rispetto al 2019 per l'andamento delle diverse componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** crescono (+98,1%) rispetto al 2021 per maggiori investimenti realizzati nel settore aviation e calano (-2,9%) rispetto al 2019 per minori investimenti realizzati nel settore non aviation;
- **altri ricavi e proventi della gestione**: all'interno di questa voce rientra il contributo derivante dal Fondo di compensazione di cui sopra, pari a 21.137 mila Euro. Al netto di tale contributo gli altri ricavi e proventi della gestione sono comunque in crescita sia rispetto al 2021 (+107,6%) sia rispetto al 2019 (+27%). A determinare la crescita sono stati gli altri contributi descritti nella sezione non aviation e i maggiori ricavi da riaddebito oneri condominiali a seguito della crescita dei costi dell'energia.

I **costi** operativi crescono complessivamente del 45,1% sul 2021 e sono tendenzialmente in linea con il 2019 (-0,6%).

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano un aumento (+109,2% rispetto al 2021 e +79,3% rispetto al 2019) prevalentemente dovuto al maggior acquisto di carburante per aeromobili e di liquido de-icing;
- ✓ i **costi per servizi** sono superiori al 2021 (+37,5%) per effetto dell'incremento dei servizi correlati al traffico (servizio PRM, servizi di sicurezza e servizio MBL), ma soprattutto dei costi di tutti gli altri servizi quali utenze, manutenzioni, pulizie, sgombero neve, prestazioni professionali e consulenze, assicurazioni e sviluppo e promozione. I costi per servizi crescono leggermente anche rispetto al 2019 (+2,2%) in quanto la contrazione dei servizi correlati al traffico è compensata dall'incremento degli altri servizi e in particolare del costo per utenze, servizi di vigilanza aggiuntivi dovuti alla pandemia, pulizie e assicurazioni;
- ✓ l'andamento della voce **canoni, noleggi e altri costi** (+80,8% rispetto al 2021 e -4,1% rispetto al 2019) è dovuto principalmente alla variazione dei volumi di traffico in base ai quali vengono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza;
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** sono in linea con il 2019 ma in aumento rispetto al 2021 per la crescita degli oneri tributari e del contributo al servizio antincendio.

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

Complessivamente il 2022 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA) di 54,8 milioni di Euro** contro un margine di 3,5 milioni di Euro del 2021 e di 44,9 milioni di Euro nel 2019. Tale risultato risente fortemente del contributo derivante dal Fondo di compensazione. Si rimanda alla sezione del Margine Operativo Lordo rettificato per la lettura dei risultati del periodo al netto del contributo.

Passando ai **costi di struttura**, la voce "**ammortamenti e svalutazioni**" evidenzia una crescita del 32% per l'avanzamento del piano investimenti che anche nel 2022 ha visto prevalentemente la realizzazione di infrastrutture aeroportuali (diritti di concessione) oltre alla svalutazione di un compendio immobiliare iscritto negli investimenti immobiliari ai sensi dello IAS 40.

Anche gli **accantonamenti** evidenziano una crescita marcata passando da 1,3 milioni a 4,9 milioni di Euro a causa del maggior accantonamento al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali in conseguenza:

- della riprogrammazione temporale degli interventi vista la ripresa dell'operatività;
- dell'aggiornamento del quadro economico degli interventi a causa dell'aumento dei prezzi delle materie prime ed energetiche;
- dell'inserimento di alcuni interventi non programmati precedentemente ma ritenuti necessari per migliorare la qualità del servizio al terminal e per garantire l'efficiente stato di funzionamento air side.

Nel complesso a fronte di una crescita del 130,1% dei ricavi, i costi complessivi aumentano del 47%. Grazie al positivo andamento dell'esercizio ed al contributo di cui alla Legge di Bilancio 2021 che ha inciso per 21,1 milioni di Euro, il **Risultato Operativo (EBIT) è positivo per 35,9 milioni di Euro** contro un risultato negativo di 8,4 milioni di Euro del 2021 e positivo per 31,1 milioni di Euro nell'ultimo anno pre-Covid.

La **gestione finanziaria** chiude con un **saldo negativo di 44 mila di Euro** contro un risultato negativo di 0,6 milioni di Euro del 2021 grazie ai proventi finanziari da attualizzazione dei fondi per il rilevante aumento dei tassi di interesse.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** dell'esercizio è **positivo sempre per 35,9 milioni di Euro** contro un risultato negativo di 8,9 milioni del 2021 e positivo per 30,1 milioni di Euro al 31 dicembre 2019.

Le **imposte sul reddito** passano da una componente positiva di 2,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2021 per effetto dell'iscrizione di crediti per imposte anticipate sulla perdita fiscale del periodo a una componente negativa di 4,8 milioni di Euro del 2022. La bassa incidenza di questa voce sul risultato ante imposte (13,39%) deriva principalmente dalla non rilevanza fiscale del contributo Covid-19, contributo che non concorre alla formazione della base imponibile dell'IRES e dell'IRAP ai sensi dell'art. 10-bis del D.L. n. 137/2020.

Il **risultato netto** dell'esercizio, interamente di competenza del Gruppo, si attesta pertanto ad un utile di **31,1 milioni di Euro** a confronto con la perdita di 6,7 milioni di Euro del 2021.

L'andamento del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione, dei ricavi da credito da Terminal Value sugli interventi del fondo di rinnovo (*) e del contributo derivante dal Fondo di compensazione viene indicato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	53.754	29.820	23.934	80,3%	63.274	-15,0%
Ricavi per servizi non aeronautici	42.257	19.917	22.340	112,2%	44.295	-4,6%
Altri ricavi e proventi della gestione	1.421	701	720	102,7%	1.065	33,4%
RICAVI RETTIFICATI	97.432	50.438	46.994	93,2%	108.634	-10,3%
Materiali di consumo e merci	(4.133)	(1.976)	(2.157)	109,2%	(2.305)	79,3%
Costi per servizi	(21.383)	(15.553)	(5.830)	37,5%	(20.920)	2,2%
Canoni, noleggi e altri costi	(8.259)	(4.569)	(3.690)	80,8%	(8.614)	-4,1%
Oneri diversi di gestione	(3.257)	(3.137)	(120)	3,8%	(3.260)	-0,1%
Costo del personale	(27.503)	(22.058)	(5.445)	24,7%	(29.460)	-6,6%
COSTI RETTIFICATI	(64.535)	(47.293)	(17.242)	36,5%	(64.559)	0,0%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	32.897	3.145	29.752	n.s.	44.075	-25,4%
Ricavi per servizi di costruzione	15.952	8.051	7.901	98,1%	16.420	-2,9%
Costi per servizi di costruzione	(15.192)	(7.667)	(7.525)	98,1%	(15.639)	-2,9%
Margine Servizi di Costruzione	760	384	376	97,9%	781	-2,7%
Ricavi per credito da Terminal Value su Fondi di Rinnovo	34	0	34	n.s.	81	-58,0%
Ricavi per contributo fondo di compensazione L.Bil.2021	21.137	0	21.137	n.s.	0	n.s.
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	54.828	3.529	51.299	n.s.	44.937	22,0%

(*) per approfondimento sul Terminal Value si rimanda alla nota sui principi contabili del Bilancio alla voce attività immateriali

3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

Di seguito la sintesi del rendiconto finanziario consolidato con evidenza dei flussi di cassa generati/assorbiti dall'attività operativa, di investimento e di finanziamento degli esercizi 2022 e 2021:

in migliaia di Euro	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	54.555	3.764	50.791
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	69.928	(3.314)	73.242
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(63.431)	(8.621)	(54.810)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(6.844)	(3.508)	(3.336)
Variazione finale di cassa	(347)	(15.443)	15.096
Disponibilità liquide inizio periodo	28.215	43.658	(15.443)
Variazione finale di cassa	(347)	(15.443)	15.096
Disponibilità liquide fine periodo	27.868	28.215	(347)

Il flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante ha prodotto cassa per 54,6 milioni di Euro contro solo 3,8 milioni di Euro al 31 dicembre 2021.

Il miglioramento di 50,8 milioni di Euro, è dovuto per 21,1 milioni di Euro al contributo del fondo di compensazione dei danni subiti dal Covid-19 e per la parte restante alle maggiori entrate operative legate alla ripresa delle attività.

I flussi di cassa del capitale circolante del periodo hanno prodotto cassa per ulteriori 15,4 milioni di Euro portando il **flusso di cassa delle attività operative** al netto delle variazioni del capitale circolante a **69,9 milioni di Euro** contro un flusso di cassa negativo di 3,3 milioni del 2021.

Il capitale circolante ha generato liquidità per 15,4 milioni di Euro grazie al decremento dei crediti per Euro 7,5 milioni, oltre all'incremento dei debiti per 12,1 milioni di Euro al netto delle uscite per interessi, TFR e utilizzo dei fondi rinnovo infrastrutture aeroportuale e fondi rischi.

L'assorbimento di risorse generato dalle **attività di investimento** in immobilizzazioni materiali e immateriali (diritti di concessione) è stato di **18,4 milioni di Euro** contro 8,9 milioni nel periodo di confronto, oltre ad Euro 45 milioni di impieghi di liquidità in eccesso rispetto alle esigenze operative. Il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è stato negativo per **6,9 milioni di Euro** per il rimborso delle rate di mutuo in scadenza oltre al pagamento delle passività per leasing.

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è stata sostanzialmente in pareggio avendo assorbito risorse per 347 mila Euro.

Di seguito il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo per il 2022 a confronto con il 2021 in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
A Disponibilità liquide	27.868	28.215	(347)
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	0	0
C Altre attività finanziarie correnti	45.058	0	45.058
D Liquidità (A+B+C)	72.926	28.215	44.711
E Debito finanziario corrente	(2.819)	(1.732)	(1.087)
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(14.976)	(6.191)	(8.785)
G Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(17.795)	(7.923)	(9.872)
H Posizione finanziaria corrente netta (G - D)	55.131	20.292	34.839
I Debito finanziario non corrente	(47.605)	(62.577)	14.972
J Strumenti di debito	0	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(521)	(949)	428
L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(48.126)	(63.526)	15.400
M Totale posizione finanziaria netta (H + L)	7.005	(43.234)	50.239

La Posizione Finanziaria Netta del Gruppo al 31 dicembre 2022 è positiva ed è pari a **7 milioni di Euro** contro un indebitamento finanziario netto di 43,2 milioni al 31 dicembre 2021.

Dal lato della liquidità la variazione più rilevante è dovuta all'incasso del contributo del fondo di compensazione danni Covid oltre alla liquidità prodotta dall'aumento del fatturato e dalla riduzione dei giorni medi di incasso dei crediti. Le attività finanziarie correnti sono rappresentate da time deposit con durata di 6 e 12 mesi.

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

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

Di seguito si riporta la struttura patrimoniale del Gruppo classificata sulla base delle “fonti” e degli “impieghi” per il biennio 2021-2022:

IMPIEGHI	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione Assoluta	Var. %
-Crediti commerciali	12.672	19.977	(7.305)	-37%
-Crediti tributari	387	142	245	173%
- Altri Crediti	4.775	5.251	(476)	-9%
-Rimanenze di magazzino	912	735	177	24%
Subtotale	18.746	26.105	(7.359)	-28%
-Debiti commerciali	(24.869)	(19.035)	(5.834)	31%
-Debiti tributari	(2.923)	(1.062)	(1.861)	175%
-Altri debiti	(32.256)	(28.032)	(4.224)	15%
Subtotale	(60.048)	(48.129)	(11.919)	25%
Capitale circolante netto operativo	(41.302)	(22.024)	(19.278)	88%
Immobilizzazioni	220.367	216.303	4.064	2%
-Imposte differite attive	10.002	13.093	(3.091)	-24%
-Altre attività non correnti	13.869	13.560	309	2%
Totale immobilizzazioni	244.238	242.956	1.282	1%
- Fondi rischi, oneri e TFR	(17.673)	(17.154)	(519)	3%
- Fondo imposte differite	(2.843)	(2.691)	(152)	6%
-Altre passività non correnti	(115)	(55)	(60)	109%
Subtotale	(20.631)	(19.900)	(731)	4%
Capitale fisso operativo	223.607	223.056	551	0%
Totale Impieghi	182.305	201.032	(18.727)	-9%

FONTI	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione Assoluta	Variazione %
Posizione (Indebitamento) finanziaria netta	7.005	(43.234)	50.239	-116%
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	0	0%
-Riserve	(67.887)	(74.201)	6.314	-9%
-Risultato dell'esercizio	(31.109)	6.717	(37.826)	-563%
Patrimonio Netto di Gruppo	(189.310)	(157.798)	(31.512)	20%
-Patrimonio Netto di terzi	0	0	0	0%
Totale Patrimonio Netto	(189.310)	(157.798)	(31.512)	20%
Totale fonti	(182.305)	(201.032)	18.727	-9%

Il **capitale investito netto** al 31 dicembre 2022 è pari a **182 milioni di Euro** in calo di 19 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2021 principalmente per le variazioni del capitale circolante netto che passa da -22 a -41 milioni di Euro per effetto dell'aumento dei debiti commerciali, per la ripresa delle attività, per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e per il canone di concessione aeroportuale, questi ultimi legati al maggior traffico del periodo. La crescita dei debiti è superiore all'aumento dei crediti, sia commerciali che non, per i maggiori volumi di fatturato conseguenti alla ripresa delle attività.

Dal lato del capitale fisso non si rilevano scostamenti: il capitale fisso si attesta a 223 milioni al 31 dicembre 2022 come al 31 dicembre 2021.

Sul lato delle fonti, si registra al 31 dicembre 2022 una posizione finanziaria netta di Euro 7 milioni contro un **indebitamento finanziario netto** di 43 milioni di Euro nel periodo di confronto mentre il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo** pari a **189,3 milioni di Euro** contro 157,8 milioni al 31 dicembre 2021, si incrementa per effetto del risultato economico complessivo del periodo.

3.4 PRINCIPALI INDICI

Di seguito si mostrano i principali indici di bilancio consolidato nel biennio.

PRINCIPALI INDICI		2022	2021
ROE	Risultato Netto/ Patrimonio Netto Medio	17,9%	n.s.
ROI	Risultato Operativo Rettificato/ Capitale Investito Netto Medio	7,3%	n.s.
ROS	Risultato Operativo Rettificato/ Ricavi rettificati	11,8%	n.s.
ROCE	Risultato Operativo Rettificato/ Capitale Investito Netto	7,7%	n.s.
ROD finanziario	Oneri finanziari da indebitamento finanziario/ Debiti verso le banche	2,2%	1,5%
Indice di onerosità dell'indebitamento	Oneri finanziari da indebitamento finanziario/ Margine Operativo Lordo Rettificato	4,2%	32,7%
Quoziente di disponibilità	Attività correnti e destinate alla vendita Passività Correnti	1,14%	0,94%
Indice del Margine di Struttura Allargato	(Patrim.netto+Pass.non correnti)/ Attività non correnti	1,05	0,99
Indipendenza finanziaria	Patrimonio Netto/ Totale Attività	0,56	0,53

Nell'anno 2021 alcuni indicatori non sono stati ritenuti significativi visto il risultato economico negativo dovuto alla crisi Covid-19.

I giorni medi di incasso da clienti e di pagamento dei fornitori sono esposti nella tabella seguente:

DSO e DPO	2022	2021	Variazione
Giorni medi di incasso clienti	52	79	(27)
Giorni medi pagamento fornitori	52	54	(2)

I giorni medi di incasso dei crediti si attestano a 52 giorni medi ed evidenziano un miglioramento significativo rispetto al 2021 (-27 giorni medi) avvicinandosi ai valori degli anni pre-Covid (44 giorni medi nel 2019). Sostanzialmente stabili i giorni medi di pagamento dei fornitori; da 54 giorni del 2021 a 52 del 2022 contro 45 giorni del 2019.

3.5 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI E GLI INVESTIMENTI

3.5.1 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

Nel corso dell'anno 2022 sono state portate avanti le attività di sviluppo delle infrastrutture che durante il 2020 e il 2021 avevano subito dei rallentamenti causati dalle restrizioni imposte dalla pandemia e dallo strumento della Cassa Integrazione cui il Gruppo aveva fatto ricorso.

Lo sviluppo delle infrastrutture è proseguito quindi con progetti chiave nei vari ambiti *airside*, terminal e *landside* in linea con quanto approvato all'interno del "Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016-30". Nello specifico:

- 1) **Airside:** è in corso la realizzazione di un nuovo piazzale per incrementare la capacità di parcheggio aeromobili dello scalo, la cui messa in esercizio è prevista nel 2023.
- 2) **Terminal:** a causa della pandemia, in condivisione con ENAC è stata aggiornata l'attuazione dei contenuti di Masterplan che prevede il posticipo del progetto "ampliamento terminal" in favore di interventi localizzati di riconfigurazione interna meno impattanti e di più rapido completamento, necessari per garantire un incremento dei livelli di servizio nel breve-medio termine.
- 3) **Landside:** proseguono le attività di affidamento dei lavori di realizzazione del nuovo parcheggio multipiano ed è stato completato il primo livello progettuale inerente agli interventi di sviluppo della viabilità *landside*.
- 4) **Interventi di compensazione ambientale:** sono stati affidati i lavori inerenti alla realizzazione della fascia boscata.

Inoltre, su richiesta ENAC a mezzo Circolare del dicembre 2021, è stato sviluppato un nuovo strumento di pianificazione denominato "Piano per lo sviluppo funzionale e sostenibile dell'area terminal" che include i principali interventi previsti in relazione al terminal nel periodo 2022-2026 e costituisce un quadro tecnico a supporto del Contratto di Programma.

3.5.2 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli **investimenti** realizzati al **31 dicembre 2022** è pari a **18,4 milioni di Euro**.

In particolare 8,5 milioni di Euro sono relativi ad investimenti legati all'esecuzione del Masterplan e 9,9 milioni di Euro sono relativi ad investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

Di seguito si evidenziano i principali interventi conclusi nell'anno destinati all'operatività aeroportuale, al miglioramento del servizio offerto al passeggero e all'efficientamento dei processi aziendali:

- potenziamento dell'illuminazione dei piazzali con utilizzo di led a risparmio energetico;
- installazione di pellicole anti-irraggiamento presso il terminal;
- realizzazione di salette per ampliare le aree di attesa per i passeggeri;
- acquisto di nuovi mezzi operativi (veicolo per PRM e nuovo *Friction Tester* per valutare le condizioni operative della pista di volo);
- nuovi banchi dedicati ai "recharge point" e ammodernamento dei banchi "scan & fly";
- nuovo servizio "Tellis" di interprete digitale per passeggeri non udenti;
- realizzazione di una bike station per incentivare il trasporto sostenibile;
- erogazione di un contributo per un intervento di mitigazione acustica presso una scuola dell'infanzia sita nel quartiere Navile;
- realizzazione di un nuovo sito Web per migliorare il servizio offerto al passeggero;

- realizzazione di un nuovo pozzo per alimentare il *de-icing* implementando la rete idrica e contenendo i costi di gestione;
- interventi vari di viabilità (separazione corsia *kiss&fly*) e di adeguamento strutturale del P3.

Tra i principali interventi avviati ma ancora in corso al 31 dicembre si segnalano:

- **Ampliamento parcheggio aeromobili terzo lotto:** in corso di esecuzione i lavori di ampliamento del piazzale Apron 3 collegandolo con il piazzale dedicato all'Aviazione Generale (Apron 4);
- **Nuovo Impianto di laminazione:** proseguono i lavori di realizzazione di un nuovo impianto di laminazione delle acque di dilavamento dell'aeroporto in sostituzione dell'esistente bacino denominato Cava Olmi;
- **Rifunionalizzazione area cargo:** proseguono i lavori per la rifunionalizzazione dell'area cargo con l'obiettivo di incrementare la capacità di stoccaggio dell'infrastruttura cargo esistente, riorganizzando gli spazi interni e massimizzando le aree per il deposito della merce *import* ed *export*;
- **Riqualifica controlli security e passaporti:** nel corso del 2022, a seguito di risoluzione contrattuale per grave inadempimento dell'appaltatore, si è proceduto a completare in via di somma urgenza le fasi iniziate e non terminate dall'appaltatore, avviando quindi l'urgente aggiornamento progettuale necessario per il residuo delle attività.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli **interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali** e degli impianti al 31 dicembre 2022 è pari a **1,6 milioni di Euro**, di cui 388 mila Euro per interventi su air side (interventi di ripristino dello strato di usura su un tratto della pista di volo, interventi sulla strada di servizio alla pista di volo), 708 mila Euro per interventi su impianti (impianto di cogenerazione, quadri elettrici, ascensori, impianti speciali, gruppi refrigeratori e UTA) e 457 mila Euro per interventi *landside* destinati al mantenimento dell'operatività (coperture terminal, riqualifica bagni aerostazione, ottimizzazione spazi area passeggeri).

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Var. ass. VS 2021	Var. % VS 2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio Equivalenti Full Time	444	428	16	4%	492	-48	-10%
Dirigenti	8	9	(1)	-11%	9	(1)	-11%
Quadri	36	36	0	0%	33	3	9%
Impiegati	316	302	14	5%	354	(38)	-11%
Operai	84	81	3	4%	96	(12)	-13%

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Var. ass. VS 2021	Var. % VS 2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio	486	473	13	3%	543	-57	-10%
Dirigenti	8	9	(1)	-11%	9	(1)	-11%
Quadri	36	36	0	0%	33	3	9%
Impiegati	355	343	12	3%	402	(47)	-12%
Operai	87	85	2	2%	99	(12)	-12%

Fonte: Elaborazione della Società

L'incremento di organico di 16 equivalenti full-time rispetto al 2021 è dovuto al potenziamento di organico sia nei settori operativi che in quelli non operativi. Rispetto al 2019 l'organico medio è in calo di 48 FTE a causa prevalentemente delle numerose cessazioni dei contratti a termine a seguito dell'avvento della pandemia.

Il costo

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. % vs 2019
Costo del Lavoro	27.503	22.058	5.445	24,7%	29.460	-6,6%

Fonte: Elaborazione della Società

Malgrado la lieve crescita di organico sopra descritta il costo del personale del 2022 si incrementa del 24,7% rispetto al 2021 principalmente per il minore utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni conseguente alla ripresa del traffico, ma anche per il maggior utilizzo di personale somministrato e per la ripresa della formazione e delle missioni. Il costo del personale è inferiore del 6,6% rispetto al 2019 principalmente per effetto della contrazione dell'organico, del minore ricorso al lavoro straordinario, dell'utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni e del maggior godimento di ferie. A questi effetti si aggiungono minori costi per il servizio mensa in relazione alla riduzione delle presenze in azienda per la CIG e per l'utilizzo dello Smart Working, minori costi di formazione e trasferte e minor ricorso a lavoro in somministrazione.

Le relazioni sindacali

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

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

Inoltre nel 2022 ha avuto seguito il confronto con OO.SS., Handler, ENAC ed Enti di Stato sul tema delle aggressioni da parte dei passeggeri verso gli operatori aeroportuali, con l'individuazione delle relative azioni di mitigazione.

Il 27 luglio 2022 è stato siglato un accordo con le OO.SS./RSU per il Piano Welfare 2022 di AdB, il quale ha previsto uno stanziamento per ciascun dipendente a tempo indeterminato, esteso successivamente anche al personale a tempo determinato che ha prestato servizio nel corso dell'anno. Inoltre un secondo accordo è stato siglato a dicembre per un'ulteriore integrazione al bonus sia per i dipendenti a tempo indeterminato che per quelli a tempo determinato.

Il 24 ottobre 2022 è stato integrato l'accordo con l'RSU relativo ai sistemi GPS. Tale accordo ha permesso di introdurre un'importante innovazione di processo nella gestione del pattugliamento aeroportuale, eliminando le check-list cartacee a favore di un sistema informatizzato.

Infine, il 28 novembre 2022 è stato rinnovato l'accordo per la gestione dell'emergenza neve e delle emergenze aeronautiche e dei relativi turni di reperibilità del personale.

La formazione del personale

Nel 2022 sono continuate le iniziative e i percorsi formativi volti alla "talent retention" e allo sviluppo delle competenze dei dipendenti più giovani.

Particolare attenzione è stata rivolta anche ai quadri e middle manager. Sono continuati anche i percorsi formativi rivolti ai dirigenti, in particolare si è avviato un progetto di teamcoaching per lo sviluppo di un team efficace e di una leadership collaborativa.

Un ulteriore progetto formativo, finanziato dal Bando #Conciliamo, si è focalizzato sullo smart working con la finalità di rafforzare le competenze legate ad un nuovo modo di lavorare.

In tema di sostenibilità sociale è stato attivato un percorso in e-learning rivolto a tutta l'azienda attraverso "pillole online" dagli stereotipi inconsci alla multi-generazionalità, dalla diversity e variety alla leadership inclusiva ed in tema di sostenibilità ambientale in materia energetica con la partecipazione di un ricercatore del CNR.

Anche nel 2022 è continuata la formazione "Front Line e Relazione con il Passeggero Disruptive" per fronteggiare gli episodi di violenza, sempre più gravi e frequenti, a danno del personale di front line. Tale corso rivolto in particolare ad addetti security, addetti ufficio informazione e parcheggi, ha fornito tecniche di accoglienza e ascolto in un tempo limitato, comprendendo le difficoltà e le reali esigenze dell'utenza e in particolare di riconoscimento degli atteggiamenti aggressivi.

3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE

Fast Freight Marconi Spa

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

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

Al 31 dicembre 2022 la società operava con 15 dipendenti come al 31 dicembre 2021 e, in continuità con gli esercizi precedenti, ha affidato molte attività di staff alla controllante in forza di un contratto di *management & staffing* che interessa l'area contabile, amministrativa, legale, del personale e ICT.

Nel 2022 FFM ha gestito 22.120.683 Kg di merce evidenziando una crescita del traffico servito del 29% rispetto all'anno precedente. Tale incremento di traffico è molto superiore alla media italiana che ha registrato nel 2022 una crescita di traffico merci pari all'1,7% rispetto all'anno precedente.

Da fine 2021 sono in corso, a carico della Capogruppo, i lavori di riqualifica dell'infrastruttura cargo gestita da FFM. Tali attività, che comporteranno a fine lavori una maggiore capacità per consentire e agevolare lo sviluppo del business cargo, hanno avuto un forte impatto nel 2022 in termini di limitazioni degli spazi e diverse criticità operative. A seguito dei lavori di riqualifica del terminal cargo, nel 2022 FFM ha acquistato gli arredi dei nuovi uffici, spogliatoi e sale break, per circa 27 mila Euro e nel corso del 2023 sono previsti investimenti in nuove scaffalature dedicati ai magazzini.

A fronte della ripresa del traffico descritta, FFM ha registrato un volume di ricavi in crescita del 25% derivanti sia dalla componente di traffico via superficie sia via aerea. Sul versante dei costi della gestione caratteristica la società ha registrato un incremento del 10% dovuto all'aumento dei consumi di materie derivanti dal forte utilizzo di materiale connesso alla movimentazione delle merci e all'incremento dei costi delle materie prime (+69%). FFM ha rilevato, al contrario, stabilità del costo dei servizi mentre il costo del lavoro è risultato in crescita a causa del mancato utilizzo nell'anno in esame dello strumento della Cassa Integrazione in Deroga Covid, presente nei due anni precedenti. Per effetto dei fattori suesposti il margine operativo lordo (EBITDA) evidenzia un incremento di 411 mila Euro (+111%) passando dai 369 mila del 2021 ai 781 mila del 2022, in linea con l'incremento del risultato operativo caratteristico (EBIT; +414 mila Euro; +122%) passato da 339 mila Euro a 753 mila Euro per effetto della sostanziale stabilità ed esiguità delle voci ammortamenti e accantonamenti. Il risultato dell'esercizio 2022 infine, si attesta a 566 mila Euro contro 273 mila del 2021 (+108%).

Si rimanda, infine, al capitolo contenziosi per l'informativa sul contenzioso doganale che ha coinvolto FFM nel 2021, quale rappresentante indiretto, a seguito di accertamenti di dichiarazione doganale ad opera dell'Ufficio delle Dogane di Bologna.

Tag Bologna Srl

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

La società ha affidato alcune attività di staff alla controllante in forza di un contratto di *management & staffing* riguardante l'area legale e del personale ed al 31 dicembre 2022 operava con 16 dipendenti, così come al 31 dicembre 2021.

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

Il 2022 è stato caratterizzato da una notevole ripresa del traffico di Aviazione Generale in Italia: +7,4% rispetto al 2021. In questo quadro TAG ha registrato un aumento dei movimenti del 21%, molto superiore alla media nazionale. Ancora più significativa la crescita dei passeggeri (+43%).

Grazie al buon andamento del traffico, che ha registrato numeri record anche per quel che riguarda la vendita del carburante aeromobili, al servizio di presidio H24 affidato dalla Capogruppo a far data dal 1° aprile 2021 ed al contributo di 234 mila Euro del Fondo di compensazione di cui alla Legge di Bilancio 2021, i ricavi evidenziano una crescita dell'86% sul periodo di confronto e i costi operativi del 91% determinando un margine operativo lordo di 1,6 milioni di Euro contro 0,9 milioni del 2021 e un utile di periodo di 1,1 milioni di Euro contro un utile di 548 mila al 31 dicembre 2021.

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

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

Si riportano nel seguito alcuni temi per il cui approfondimento si rimanda al Bilancio di Sostenibilità - Dichiarazione Non Finanziaria 2022.

4.1 SOSTENIBILITÀ

In continuità con le attività avviate nel 2021 legate al Piano di Sostenibilità, il Gruppo ha continuato a porre particolare attenzione a tutte le principali tematiche, portando avanti oltre 60 progetti. Le iniziative hanno l'obiettivo di monitorare e ridurre l'impatto delle attività aeroportuali sull'ambiente circostante, mettendo in campo azioni di efficientamento energetico, investendo sulla mobilità sostenibile e sulle energie rinnovabili, prendendosi cura dei propri dipendenti e del territorio e impegnandosi su un modello di business e una filiera sempre più orientati alle tematiche ESG.

Nel 2022, AdB ha portato avanti diversi progetti con l'obiettivo di valorizzare e sostenere le proprie persone, agendo in sinergia con i principali enti territoriali. In primis, Aeroporto di Bologna ha impiegato le risorse derivanti dall'aggiudicazione del Bando #Conciliamo, promosso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, per progetti di conciliazione vita-lavoro, welfare e mobilità sostenibile. Nello specifico, i fondi sono stati impiegati per cofinanziare la piattaforma *welfare* e gli abbonamenti integrati al trasporto intermodale territoriale per i dipendenti, per attività formative e per l'acquisto di nuove dotazioni informatiche da impiegare nell'ambito dello *Smart Working*.

Inoltre, a settembre 2022, AdB è stata la prima società di gestione aeroportuale in Italia ad ottenere la certificazione di *gender equality* in base alla nuova normativa UNI/PdR 125:2022. La certificazione, che ha una validità di tre anni, è oggetto di monitoraggio annuale e attesta che il sistema di gestione di Aeroporto di Bologna è conforme ai requisiti della norma per garantire un sistema realmente inclusivo e rispettoso delle diversità di genere nell'ambiente di lavoro, sulla base di dati e obiettivi misurabili.

Continua anche l'impegno nel campo della tutela ambientale, della mobilità sostenibile e della lotta al cambiamento climatico. Nel 2022, AdB ha portato avanti, fra le altre, specifiche opere di compensazione ambientale già previste dall'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto, sottoscritto nel 2015 con gli Enti territoriali ed aggiornato a gennaio 2020. In particolare, è stato completato il progetto di conservazione naturalistica del sito di interesse comunitario SIC IT4050018 "Golena San vitale" ed è stata avviata la gara di appalto per la realizzazione di una ampia fascia boscata a nord dell'aeroporto (inclusiva di un percorso ciclabile fruibile dalla collettività) di estensione pari a 40 ettari. Prosegue anche la progettazione di un percorso ciclabile di collegamento fra il polo aeroportuale e gli abitanti di Bologna e Lippo di Calderara di Reno.

Nell'ambito della decarbonizzazione, Aeroporto di Bologna aderisce al *framework* internazionale *Airport Carbon Accreditation* con l'obiettivo di azzerare le emissioni dirette dello scalo entro il 2050. Nel 2022 lo scalo ha ottenuto la certificazione 3+ del *framework* internazionale, corrispondente al livello *Neutrality*. Ha inoltre avviato la progettazione di un grande impianto fotovoltaico a nord della pista per incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili e completato alcuni investimenti di efficientamento energetico.

Sono state portate avanti anche iniziative nel campo della qualità dell'aria, con l'avvio di una collaborazione con l'Università di Bologna sul biomonitoraggio della qualità dell'aria tramite l'utilizzo di api. Per quanto riguarda l'inquinamento acustico, principale impatto ambientale dell'aeroporto, AdB ha avviato uno studio in collaborazione con ENAV per mappare i principali fattori di disturbo per i cittadini residenti nelle zone limitrofe al sedime, proseguendo il dialogo con anche le rappresentanze degli Enti ed Autorità preposte.

In ambito *Governance*, il Gruppo è attivo, anche tramite la partecipazione a panel e gruppi di lavoro a livello locale ed europeo, sulle tematiche legate alla tassonomia europea, con l'obiettivo di allinearsi il più possibile ai requisiti richiesti per le attività *green* favorendo una transizione verso una crescita economica priva di impatti negativi sull'ambiente e, in particolare, sul clima.

La Società ha inoltre rafforzato le attività legate allo *Stakeholder Engagement*, ampliando le categorie di *stakeholder* coinvolti e le relative modalità di ascolto e nell'ottica di sviluppare una filiera sempre più sostenibile, ha implementato una piattaforma di *procurement* utile anche alla mappatura del livello di sostenibilità dei propri fornitori.

4.2 LA SICUREZZA IN AEROPORTO

Safety, Compliance & Security Management System.

Nell'ambito dei macro processi oggetti di monitoraggio del 2022 – Specifiche di Certificazione, Documentazione, *Emergency and Contingency Plans, Maintenance, Management, Operations* - il *Safety & Compliance Monitoring System* ha svolto in totale 91 audit suddivisi tra verifiche interne all'organizzazione, verifiche esterne a soggetti terzi e verifiche sottobordo, coprendo così 29 processi tra quelli mappati.

Sono state poi coordinate numerose attività di *change management* di natura operativa, manutentiva ed infrastrutturale con un costante aggiornamento e condivisione dell'*hazard log* dello scalo e del Manuale di aeroporto attraverso il coinvolgimento di tutti i *post holder*.

E' stato inoltre consolidato l'obiettivo primario della *safety* dello scalo che consiste in un bilanciamento efficace tra attività di reporting e garanzia, al tempo stesso, di una cultura *no blame* orientata ad una responsabilizzazione deontologica degli operatori.

Il sistema integrato nel 2022 si è caratterizzato, in campo security, per una implementazione massiccia di un processo di digitalizzazione che ha portato alla sostituzione dei report cartacei del servizio pattugliamento perimetrale e per un efficientamento delle attività attraverso una gestione informatizzata delle non conformità. Sono infine stati coordinati ed istituiti comitati periodici di confronto con l'Accountable Manager e con le risorse impiegate nell'attività operativa nonché l'istituzione di un canale di segnalazioni volontario e anonimo, che garantirà un feedback preciso e puntuale a tutti i segnalatori. Le suddette attività sono volte alla creazione di un efficiente sistema di Security in linea con i modelli normati e approvati da ENAC in ambito Safety, in grado quindi di innalzare i livelli qualitativi e di performance dalla sicurezza dello scalo di Bologna.

Security

Nel corso del 2022 la Capogruppo ha mantenuto una elevata attenzione al processo di security, non solo alla luce di un contesto profondamente mutato per effetto della pandemia, ma anche delle difficoltà operative riscontrate globalmente a livello di *supply chain* a seguito dello scoppio del conflitto Russo-Ucraino.

A dicembre 2022 la Security conta un organico operativo di 179 Guardie Particolari Giurate (GPG), comprensivo anche degli addetti con contratto stagionale, di cui 51 ricoprono la carica di Supervisore (SPV) e 7 quella di *Security Passenger Manager* (SPM). Nel 2022 sono state poste le basi per la digitalizzazione di vari processi. Check list elettroniche per il servizio di pattugliamento, un canale whatsapp broadcast per le varie comunicazioni agli addetti e un flusso per la gestione delle segnalazioni / reclami da parte del personale Security.

Nell'ottica del continuo miglioramento, sono svolti controlli di qualità e monitoraggi secondo un calendario prestabilito, al fine di tener monitorata la conformità delle procedure applicate. I report che vengono registrati a seguito dei test sono riportati in un portale dedicato implementato nel corso del 2022.

4.3 LA QUALITÀ

L'andamento del traffico nel corso dell'anno si è riflettuto sulle performance di qualità del servizio offerto, a cui si sono aggiunti alcuni altri fattori di contesto, come la carenza di personale qualificato che ha colpito tutta la filiera.

In particolare, l'inversione di tendenza nel traffico iniziata ad aprile ed acceleratasi in giugno con il picco estivo, ha influenzato i processi aeroportuali e l'offerta dei servizi.

Nel corso dell'estate, infatti, l'importante e repentina ripresa del traffico ha comportato una forte sfida per mantenere alto il livello di servizio, in un contesto di difficoltà nel reperimento di risorse qualificate da impiegare e di elevate aspettative da parte dei passeggeri in tema di sicurezza, di igiene, di offerta dei servizi digitali e, per contro, con una minore disponibilità all'attesa.

A livello operativo, si sono registrate attese per sopperire alle quali il Gestore ha applicato azioni mitigative tramite il potenziamento del servizio di facilitazione e dell'informativa, mantenendo sempre uno stretto coordinamento con handler ed enti aeroportuali.

In considerazione dell'eccezionalità del biennio 2020-2021 i dati della Carta dei Servizi non sono stati pubblicati.

INDICATORI	2022
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilettes	94,6
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni	73,9
Percezione complessiva su efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico	99,3
Percezione su chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica interna	99,3
Tempo di attesa al check-in	22'49''
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	10'05''
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in partenza prenotati	9'23''
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in arrivo prenotati	5'33''
Tempi di riconsegna del primo bagaglio	26'59''
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio	33'59''
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	7'08''

5. IL QUADRO NORMATIVO

5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA

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

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

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

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

In data 3 novembre 2022, con delibera n. 202/2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha deliberato l'avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, approvati con la delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017, sulla base della proposta di revisione dei diritti per il periodo 2023-2026 presentata da AdB, con l'avvio della procedura di consultazione fra il Gestore stesso e gli Utenti aeroportuali in data 4 novembre 2022.

In data 5 dicembre 2022 si è tenuta l'Audizione Pubblica relativa alla proposta tariffaria relativa al periodo 2023-2026, durante la quale il Gestore aeroportuale e gli Utenti non hanno trovato un'intesa.

In data 27 gennaio 2023, con delibera n.13/2023 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato l'avvio di un nuovo procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, approvati con la delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017, per l'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna, sulla base della rivista ed aggiornata proposta di revisione dei diritti per il periodo 2023-2026 presentata da AdB in data 17 gennaio 2023 a seguito di mancato raggiungimento di intesa sostanziale con l'Utenza il 5 dicembre 2022.

La nuova proposta di AdB è stata formalizzata all'attenzione dell'utenza dello scalo in data 2 marzo 2023 in seguito all'avvio, in data 31 gennaio 2023, di una nuova procedura di consultazione fra il gestore stesso e gli Utenti. Nell'ambito della procedura di consultazione degli Utenti, oltre alla proposta di revisione delle tariffe regolamentate è stata presentata da AdB anche una proposta aggiornata riguardo i livelli di servizio dello scalo per il quadriennio 2023-2026. Il Gestore Aeroportuale e gli Utenti dello scalo hanno raggiunto una sostanziale intesa sulla proposta tariffaria relativa al periodo 2023-2026, con entrata in vigore a decorrere dal 1° giugno 2023, e sui correlati SLA. La proposta di dinamica tariffaria prevede una tariffa media invariata nel 2023 rispetto al 2022 ed un graduale incremento annuo nel corso del periodo regolatorio.

Nei modi e nei termini previsti dal Modello 1 di cui alla Delibera n. 92/2017 definito dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, il procedimento sarà completato con la pubblicazione delle tariffe che sono ancora al vaglio della verifica conclusiva di competenza dell'Authority.

5.2 MISURE A SOSTEGNO DEL SETTORE AEROPORTUALE: FONDO PER LA COMPENSAZIONE DEI DANNI SUBITI A CAUSA DEL COVID-19

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

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

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

La Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo e i Servizi Satellitari del MIMS, con decreto del Direttore Generale del 5 maggio 2022, notificato alla Capogruppo in data 10 maggio 2022, ha integralmente accolto l'istanza di accesso al fondo presentata da quest'ultima per 20.903.059,00 Euro quale compensazione dei danni subiti a causa della pandemia da COVID-19 per il periodo dal 1° marzo 2020 al 30 giugno 2020.

Con decreto del Direttore Generale del 9 maggio 2022, notificato alla controllata Tag in data 10 maggio 2022, la perdita subita da quest'ultima nel medesimo periodo è stata riconosciuta per l'importo indicato nell'istanza (244.376,00 Euro) ma per indisponibilità finanziaria del fondo destinato ai prestatori dei servizi di assistenza a terra, il provvedimento ha riconosciuto a Tag l'importo di 233.850,69 Euro poi successivamente aumentato a 234.368,25 Euro. Nel mese di maggio 2022 Adb e Tag hanno incassato il saldo del contributo in esame eccetto 517,56 Euro di integrazione del contributo Tag incassato nel mese di luglio dello stesso anno.

5.3 FONDO ANTINCENDI

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

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

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

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

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

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

Tale pronuncia risulta attualmente impugnata in Cassazione dalle Amministrazioni e dall'Avvocatura di Stato. L'udienza di trattazione in pubblica udienza è stata fissata al giorno 11 maggio 2023.

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

Si rimanda per ulteriori approfondimenti al capitolo Contenziosi.

5.4 DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO

Il Gruppo, in conformità a quanto previsto dall'articolo 5, comma 3, lettera b, del D. Lgs. 254/2016, ha predisposto a partire dal 2018 la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario che costituisce una relazione distinta. La dichiarazione consolidata di carattere non finanziario 2022, redatta in via volontaria per il secondo anno consecutivo vista la riduzione dell'organico medio dovuta alla crisi pandemica, come previsto dall'art. 7 del D.Lgs.254/2016, secondo lo standard di rendicontazione "GRI Standards" è disponibile sul sito internet del Gruppo.

5.5 PRIVACY COMPLIANCE

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

Ai temi della *data protection* ed alle misure di sicurezza nell'ambito del piano aziendale di *cybersecurity*, la Società accorda sempre la massima attenzione, tenuto conto dei tanti progetti a forte componente innovativa nei quali è impegnata ed in considerazione, da una parte, della costante strategicità e dall'altra dei crescenti rischi

5.6 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. Il tribunale di Civitavecchia ha dichiarato l'insolvenza di Alitalia in amministrazione straordinaria ("Alitalia SAI in as") con sentenza dell'11 maggio 2017.

La Capogruppo si è tempestivamente insinuata nell'ambito della procedura di amministrazione straordinaria per il credito maturato sino al 2 maggio 2017 pari a 0,78 milioni di Euro, dei quali 0,66 milioni richiesti in via privilegiata ai sensi dell'art. 1023 n. 1 codice della navigazione e 0,12 milioni in chirografo. In data 17 dicembre 2019 è stato depositato il decimo progetto di stato passivo il quale comprende anche la domanda di insinuazione presentata dalla Capogruppo; in tale sede è stato integralmente riconosciuto il privilegio per i diritti aeroportuali maturati negli ultimi mesi di attività prima della dichiarazione di insolvenza per 0,66 milioni di Euro. Successivamente a seguito di CTU richiesta dalla procedura, l'importo assistito da privilegio è stato ridotto a 51 mila Euro in quanto i crediti maturati su aeromobili che Alitalia utilizzava in forza di contratti di leasing per 0,6 milioni di Euro sono stati ritenuti ammissibili solo in chirografo. AdB si è opposta a tale proposta richiedendo il riconoscimento integrale del privilegio.

Al 31 dicembre 2022 il credito commerciale verso Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. risulta interamente svalutato.

In relazione alla situazione debitoria maturata da Alitalia SAI in a.s. dal 2 maggio 2017 e tenuto conto che il vettore ha cessato l'attività volativa il 14 ottobre 2021 mantenendo sullo scalo di Bologna solo l'attività manutentiva, al 31 dicembre 2022 l'esposizione è pari a circa 1 milione di Euro dei quali 0,4 milioni costituiti da crediti non commerciali, prevalentemente a titolo di addizionale comunale ai diritti di imbarco. Tenuto conto che la Commissione Europea ha ritenuto illegittima la misura inerente il prestito di 900 milioni di Euro erogato nel 2017 dallo Stato Italiano ad Alitalia ai sensi della normativa sugli aiuti di stato e che risulta ancora in corso la valutazione dell'ulteriore misura di 400 milioni di Euro prestati nel 2019, il credito commerciale verso il vettore maturato dal 2 maggio 2017 al 31 dicembre 2022, pari a circa 0,6 milioni di Euro, è stato interamente svalutato.

Ad aggiornamento della posizione in contenzioso si informa che in data 3 agosto 2022 è stata depositata, per diligente gestione della medesima, ulteriore domanda di ammissione al fallimento per i crediti prededucibili maturati dal 3 maggio 2017 sino al 14 ottobre 2021 per circa un milione di Euro; tale importo comprende anche le somme dovute quale addizionali comunali, e quindi di competenza di INPS e altri enti. La presentazione di tale ulteriore domanda di ammissione è stata effettuata anche al fine di poter dimostrare a tali enti di aver posto in essere tutte le azioni di propria competenza per la riscossione del loro credito, seppur con consapevolezza di una ridotta possibilità di effettivo e soddisfacente recupero.

In data 6 febbraio 2023 è giunta la comunicazione di esecutività dello stato passivo.

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

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

Il decreto, in particolare, prevede che:

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

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

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

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

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

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

Alla data di redazione della presente Relazione non vi sono aggiornamenti ulteriori da rendere.

6 IL CONTENZIOSO

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

6.1 Ricorso tributario avverso l’Agenzia delle Entrate – Ufficio provinciale del Territorio

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

La Capogruppo si è sempre opposta a tali richieste in via stragiudiziale nell'ambito del procedimento amministrativo istruito e con la presentazione, nel luglio 2021, di un'istanza in autotutela rivolta ad Agenzia dell'Entrate – Ufficio Provinciale del Territorio e Comune di Bologna, contestandone il fondamento applicativo ed evidenziando come l'accatastamento dei beni in oggetto fosse avvenuto *ab origine*, nel 2007, in coordinamento e secondo le direttive e l'interpretazione autentica della normativa di riferimento da parte della medesima Agenzia del Territorio locale. Tale primo accatastamento era stato eseguito, difatti, di concerto con l'Ente competente ed in conformità alle disposizioni della Legge 262/2006 e delle circolari 4/T 2006 e 4/T 2007, tutt'ora valide ed immutate, senza nemmeno che si potesse far rilevare la sussistenza di variazioni edilizie od altri elementi di difformità sopravvenuti, non conoscibili dal 2007 ad oggi.

Nel corso del secondo semestre 2021 e nei primi mesi del corrente 2022 si è, quindi, addivenuti all'avvio della fase conclusiva di tale procedimento, nonché definitiva, mediante possibile proposta di accertamento con adesione nei confronti del Comune di Bologna in ambito IMU, a seguito del provvedimento di attribuzione catastale d'ufficio, ex L.311/04, dei predetti beni, come da comunicazione del 13 dicembre 2021 ad opera dell'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Bologna - Ufficio Provinciale del Territorio Area Servizi Catastali e Cartografici.

Si è, pertanto, deliberato a livello di Gruppo di presentare una proposta di definizione con adesione, con limitate ed argomentate concessioni nell'interesse aziendale e senza applicazione delle sanzioni richieste dal Comune di Bologna, alla luce di quanto stabilito dalla Legge 212/2000 (Statuto del Contribuente), stante il legittimo affidamento delle Società del Gruppo. La proposta di adesione volontaria non costituisce acquiescenza, ma si motiva al solo fine di definire il periodo impositivo 2015-2020, senza dover impugnare i singoli atti di accertamento annuali e per evitare un contenzioso fiscale la cui prosecuzione sarebbe, in qualunque caso, eccessivamente onerosa ed antieconomica.

La posizione si è definitivamente perfezionata con la sottoscrizione dell'atto di adesione e con il versamento da parte di AdB e TAG di complessivi 152 mila Euro a titolo di imposta IMU, nel mese di aprile 2022, con richiesta di esclusione delle sanzioni amministrative.

Si è, al contempo, difatti, notificato, in data 9 febbraio 2022, un apposito ricorso tributario avverso l'Agenzia del Territorio e delle Entrate per impugnare l'atto di classamento di imperio del 13 dicembre 2021, di cui si contestano radicalmente presupposti e motivazioni – assenti. In data 18 maggio 2022, precisamente, il ricorso è stato depositato presso la Commissione Tributaria Provinciale di Bologna al fine del radicamento del relativo contenzioso, a seguito della notifica del diniego del tentativo di mediazione, pervenuta assieme a bozza delle controdeduzioni di controparte. In data 3 giugno 2022, indi, l'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Bologna, Ufficio del Territorio ha depositato le Controdeduzioni al Ricorso. I difensori della Capogruppo hanno depositato opportune repliche alle controdeduzioni dell'Ufficio al fine di ulteriormente illustrare e rimarcare quanto già argomentato nel ricorso introduttivo.

L'udienza di trattazione nel merito, innanzi la Commissione Tributaria competente si è tenuta in data 7 marzo 2023, il cui esito è stato favorevole, avendo, la Corte di Giustizia Tributaria di primo grado di Bologna - con sentenza n.123/2023 depositata il 13 marzo 2023 - accolto in toto le ragioni del Gruppo, pronunciandosi - disattesa ogni contraria eccezione - per l'annullamento dell'atto impugnato e compensando le spese.

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

6.2 Fondo Antincendi

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

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

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

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

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

L'udienza di trattazione nel merito, innanzi la Commissione Tributaria Provinciale di Rom è stata fissata per il giorno 17 aprile 2023.

Parallelamente prosegue tramite il legale incaricato il costante monitoraggio di ogni possibile occasione di promozione di confronto e interlocuzione con le Amministrazioni onde ricercare un accordo transattivo corrente, con i principi giuridici e le statuizioni affermatesi ed affermande, altresì con adeguata, coerente e legittima copertura legislativa.

6.3 Revocatoria Alitalia

La Società ha ricevuto, ad inizio maggio 2020, notifica dell'azione revocatoria proposta dal Commissario Straordinario di ALITALIA SAI in a.s.. Si tratta di una revocatoria fallimentare dell'importo di 2,01 milioni di Euro (al lordo dell'addizionale ai diritti di imbarco già versata agli Enti beneficiari) ovvero dei pagamenti effettuati dalla compagnia aerea nel cd. "periodo sospetto" (segnatamente 1° novembre 2016-1° maggio 2017), ovvero 6 mesi prima della dichiarazione di insolvenza, da cui è scaturita l'ammissione all'amministrazione straordinaria.

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

Successivamente la causa è stata rinviata all'udienza del 24 ottobre 2024 per la discussione.

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

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

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

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

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

Il 28 settembre 2022, il Tribunale Amministrativo per la Sicilia, sez CT, su ricorso di SAC ha emanato un importante precedente (n. 02553/2022 reg.prov.coll. n. 00229/2021 reg.ric.), nel quale viene statuita l'illegittimità del contraddittorio (in quanto non debitamente coinvolti i gestori aeroportuali) presupposto del decreto di retrocessione degli impianti luminosi aeroportuali ed annullato la relativa parte del decreto interministeriale del 3 aprile 2020.

6.5 Impugnativa dei nuovi Modelli Regolatori ART

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

Si dà ulteriormente atto che, in pendenza del sopracitato giudizio, in data 23 marzo 2022, l'Autorità di Regolazione e dei Trasporti con la delibera n.42/2022 ha dato avvio al procedimento di revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla delibera n. 92/2017, come integrati dalla delibera n. 68/2021 i relativi termini di consultazioni sono da ultimo, con la delibera ART n. 27/2023 del 24 febbraio 2023, stati prorogati al 31 marzo 2023.

Con delibera n. 38 del 9 marzo 2023 ART ha approvato i nuovi Modelli di Regolazione dei diritti aeroportuali, concludendo il procedimento di revisione degli stessi avviato a marzo 2022. I nuovi Modelli entreranno in vigore il 1 aprile 2023 e si applicheranno alle procedure di revisione dei diritti aeroportuali avviate a partire da tale data.

6.6 Contenzioso doganale FFM

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

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

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

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

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

All'esito di una procedura di revisione, l'Ufficio delle Dogane, ha peraltro ri-notificato alla Società, precedentemente alla pubblicazione, in data 19 luglio 2022, della sentenza della suddetta CTP di Bologna, i verbali di accertamento oggetto dell'impugnazione con una parziale modifica degli importi. Tali verbali sono soggetti al disposto direttamente esecutivo della menzionata pronuncia della CTP per quanto rileva la rettifica dell'IVA erroneamente richiesta. FFM al riguardo ha proposto appositi ricorsi per la relativa sospensiva ex art. 45 CDU. Inoltre, è stata emessa apposita fideiussione a garanzia, per l'importo di 278 mila Euro, per ottenere la sospensione dell'esecutività. FFM procederà, in tutti i casi, a reiterare le argomentazioni volte ad ottenere l'integrale annullamento degli avvisi di accertamento in tutte le sedi e gradi di riferimento ed altresì la revisione degli importi oggetto delle fidejussioni prestate in conformità ai disposti delle sentenze emesse.

La società, sulla scorta del parere dei legali incaricati, valutato il dossier documentale inerente alla posizione e la giurisprudenza in materia ed anche alla luce della sentenza di primo grado, conferma di ritenere possibile ma non probabile la soccombenza.

6.7 Revocatoria Ernest

In relazione alla richiesta dell'aprile 2022 del Curatore Fallimentare del vettore aereo Ernest in merito alla restituzione delle somme pagate nei sei mesi antecedenti il deposito della richiesta di concordato preventivo, pari a 299 mila Euro – di cui circa 80 mila Euro per addizionale comunale - ai sensi della normativa in materia di revocatoria fallimentare, si informa che – valutata la peculiarità della posizione si è ritenuto di dare mandato ai legali affinché esplorassero la possibilità di una soluzione transattiva che avesse ad oggetto una quota dei ricavi commerciali oggetto di revocatoria, con espressa esclusione di ogni somma incassata a titolo di addizionale comunale o IRESA. In data 14 ottobre 2022, il Curatore ha accettato la proposta transattiva a completa definizione del contenzioso stragiudiziale ed è stato effettuato il pagamento nei termini di cui all'accordo.

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

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

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

L'Agenzia delle Entrate, a seguito delle successive e tempestive memorie presentate da AdB in data 30 giugno 2021, ha accolto in toto le ragioni della Società al fine di scongiurare l'applicazione delle sanzioni in modo proporzionale, riconoscendo quindi il corretto comportamento della Società e la totale trasparenza nei confronti di Ryanair casa madre.

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

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

In data 29 luglio 2022 è stato notificato dall’Agenzia delle Entrate l’annullamento dell’atto di irrogazione di sanzioni in misura fissa, avendo accolto l’istanza di autotutela di AdB, con conferma ed accettazione della sanatoria per irregolarità formali esperita ex DL.119 del 2018 posta in essere da AdB in data 31 maggio 2019, per i periodi d’imposta dal 2014 al 2018.

6.9 Contratto d’appalto – risoluzione in danno

In relazione al contratto d’appalto per lavori di riconfigurazione Area Security e Controllo Passaporti dell’Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna veniva, per le ragioni già illustrate nella Relazione semestrale dalla Capogruppo, disposta, in data 16 giugno 2022, su proposta del RUP, la risoluzione contrattuale in danno per grave ritardo ascrivibile all’Appaltatore; ciò ai sensi e per gli effetti dell’art.108 del D.Lgs 50/2016. Ciò di seguito redigendosi, in contraddittorio, lo stato di consistenza successivo alla summenzionata risoluzione contrattuale e, quindi redigendosi la contabilità di commessa a cura del DL incaricato.

Indi, in data 1° luglio 2022 l’Appaltatore avanzava talune richieste di compenso ed altresì istanze risarcitorie, attivandosi, di seguito alla risoluzione contrattuale in danno, procedimento istruttorio per una valutazione delle stesse al riguardo acquisendosi a cura del RUP la relazione riservata del Direttore Lavori dalla quale si evince, pur con riserva di approfondimento a cura del RUP e di formulazione dello stesso di una proposta al riguardo, una sostanziale e pressoché totale inadeguata motivazione delle pretese di controparte e la sostanziale inconsistenza e, quindi, il rigetto delle medesime (assommanti complessivamente a circa 2,18 milioni di Euro).

Al riguardo si informa dell’avvio delle azioni per escussione delle garanzie a mani della Committente ed altresì dell’avvio di contenzioso da parte dell’Appaltatore con notifica di atto di citazione per il risarcimento dei danni assertivamente causati a seguito della predetta risoluzione contrattuale. Allo stato il Tribunale di Bologna ha già emesso due ingiunzioni giudiziale di pagamento rispettivamente per la restituzione delle anticipazioni ricevute e per l’escussione della garanzia definitiva. Entrambe le ingiunzioni sono state opposte.

La Capogruppo, riguardo il contenzioso principale attivato da un appaltatore con citazione avanti il Tribunale di Bologna (RG 10935/2022) tramite i propri legali, ha predisposto comparsa di costituzione con chiamata in causa di Progettista e Direzione dei lavori ed allo stato, il rischio di soccombenza viene confermato come possibile, con riserva di ulteriore rivalutazione della posizione in corso di causa e salvo un maggior rischio sussistente rispetto a quanto infra, anche valutata la complessità e l’alea del contenzioso ancora da istruire.

6.10 Contenzioso in materia fondiaria – TAR EMILIA ROMAGNA

Trattasi di un ricorso all’Autorità Giudiziaria Amministrativa presentato dal proprietario di un compendio immobiliare oggetto di esproprio per ottenere l’annullamento del provvedimento di acquisto a favore di AdB, asserendo che il risarcimento versato ai sensi e per gli effetti dell’art. 43 del DPR 327/2011, regolante la materia *ratione temporis*, non fosse satisfattivo dei propri diritti e, dunque, inficiasse di illegittimità il provvedimento costitutivo della proprietà, e richiedendo in solido il versamento di un indennizzo quantificato in circa 415 mila Euro, sulla scorta del disposto dell’art. 42 bis del medesimo provvedimento. La causa verte fondamentalmente su di una questione di interpretazione giuridica.

A parere dei legali a mandato, anche in considerazione della sussistenza di probabili vizi procedurali a carico della ricorrente, il rischio del contenzioso è possibile, ma non probabile.

7. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Rischi relativi alla pandemia Covid-19

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

Secondo Aci World, il recupero completo del traffico del 2019 rimane atteso nel 2025, come risultato delle crescenti preoccupazioni derivanti dall'instabilità del contesto geopolitico, oltre alla variabilità di quello macroeconomico che prospetta scenari di recessione (*Fonte: Airport Traffic Forecast - 2023 Scenarios & 2023-2027 Outlook, ACI World, Dicembre 2022*).

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

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

Il **rischio liquidità**, in un contesto di crisi così accentuata e prolungata e tenuto conto dei rilevanti impegni di sviluppo infrastrutturale, potrebbe concretizzarsi nella difficoltà ad ottenere finanziamenti nella giusta tempistica ed economicità per coprire il fabbisogno determinato dal piano interventi e, al contempo, per coprire le nuove esigenze di finanziamento anche del ciclo del Capitale Circolante Netto fino al termine della crisi, quest'ultima dapprima legata alla pandemia cui si è aggiunta la guerra in Ucraina, la crisi energetica e il forte aumento dei tassi di inflazione. Il Gruppo ha affrontato tale rischio da un lato rivedendo in chiave strategica e in confronto con ENAC il piano investimenti con individuazione di nuove priorità e fasi implementative e dall'altro sottoscrivendo nuovi finanziamenti, da ultimo, a dicembre 2021, con BEI (Banca Europea degli Investimenti) fino ad un importo massimo di 90 milioni di Euro non richiesto al 31 dicembre 2022. Grazie a queste nuove fonti, all'ottenimento del contributo del fondo di compensazione dei danni causa Covid, alle disponibilità di conto corrente e alla linea di credito ulteriore di 5 milioni di Euro il Gruppo ritiene di essersi dotato di una flessibilità finanziaria allineata agli avanzamenti del piano di sviluppo infrastrutturale ed all'effettivo fabbisogno finanziario. Relativamente ai *covenant* dei contratti di finanziamento in essere il *Gruppo* è adempiente rispetto agli impegni contrattuali.

Quanto al rischio di **tasso di interesse** tenuto conto dei finanziamenti in essere, il Gruppo ha cercato di minimizzare il rischio con la stipula di mutui sia a tasso fisso che a tasso variabile. Il contratto di finanziamento BEI consente la scelta tra tasso fisso e tasso variabile, il cui importo sarà in entrambi i casi determinato da BEI in relazione al momento della richiesta di finanziamento e alle condizioni complessive di erogazione e restituzione

Per quanto attiene al **rischio di credito**, al 31 dicembre 2022 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 30% più che dimezzato rispetto al 68% del 31 dicembre 2021 grazie alla ripresa dei regolari pagamenti da parte dei clienti dopo un biennio di forte rallentamento dovuto alle difficoltà finanziarie del settore legate alla crisi Covid. In generale, il rischio di credito è affrontato implementando specifiche procedure e strumenti di controllo e gestione del credito verso clienti oltre che attraverso un congruo accantonamento al fondo svalutazione crediti tenendo conto del maggior rischio collegato alla crisi in atto, secondo principi di prudenza e in coerenza con i principi contabili IFRS 15 e IFRS 9 che rafforzano l'approccio di analisi *ex-ante*, piuttosto che di recupero del credito già sorto, nei processi di valutazione del rischio di credito.

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

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

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

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

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

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

Rischi derivanti dal conflitto in Ucraina

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

Il Gruppo è esposto al rischio della perdita dei volumi di traffico verso i paesi dell'Est Europa per effetto del conflitto tra Russia e Ucraina attualmente in corso. Sono quindi possibili conseguenze negative sulla ripresa dei volumi di traffico nell'area, che però risultano al momento difficilmente valutabili. Attualmente, risultano sospesi per motivi legati alla guerra i collegamenti da Bologna per le città di Russia e Ucraina con un impatto stimato in termini di riduzione del traffico passeggeri da/verso queste destinazioni di circa 150 mila passeggeri per l'intera annualità 2022 e di circa 500 mila Euro in termini di EBITDA. Attualmente il Gruppo, nelle proprie stime, non ipotizza la ripresa del traffico da/verso Russia e Ucraina nel breve termine e ritiene che non vi siano altri impatti significativi sulle proprie attività.

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

Rischi di interruzione dell'operatività aeroportuale a causa di incidenti, danni ad aeromobili e dotazioni aeroportuali a causa di eventi meteorologici intensi ed imprevisti

Come causa diretta del cambiamento climatico, nel corso degli ultimi tempi si sono verificati eventi atmosferici particolarmente intensi e non previsti (forti precipitazioni ad alta intensità, grandinate, ondate di calore). Alcuni di questi eventi meteorologici avversi potrebbero causare problemi operativi, oltre ad un elevato rischio di danni ad aeromobili ed attrezzature/mezzi operativi. Il Gruppo risulta quindi esposto al rischio di danneggiamento delle infrastrutture e delle dotazioni aeroportuali, oltreché disservizi ed impatti sull'utenza aeroportuale, nonostante siano già attive azioni di risposta immediata come il Piano Sgombero Neve e sistemi di teleallertamento.

I possibili impatti derivanti dall'accadimento di uno di questi eventi sulle attività aeroportuali non risultano essere ad oggi puntualmente valutabili. Il Gruppo, tuttavia, ha avviato la pianificazione di analisi di vulnerabilità ai cambiamenti climatici che prevedranno: (i) valutazione dei fenomeni climatici e loro probabilità di accadimento; (ii) definizione di specifici piani di contingency ai fini del contenimento dei possibili danni e disservizi causati da tali eventi climatici.

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 31 dicembre 2022, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 56,9%.

Nel solco della pluriennale intesa di successo AdB e Ryanair hanno consolidato la partnership, avviata nel 2008, con un nuovo accordo di 6 anni siglato a inizio febbraio 2023. Particolarmente, AdB e Ryanair hanno sottoscritto l'intesa, nell'ambito dei rispettivi obiettivi di sviluppo, al fine di: assicurare il mantenimento di una rete articolata e varia di collegamenti nell'ambito delle aree servite dal vettore ed altresì assicurare uno sviluppo del network in linea con la capacità ed in coerenza con i progetti di sviluppo infrastrutturale del Marconi. L'accordo persegue obiettivi di sostenibilità complessiva nel lungo termine e prevede uno schema di incentivazione collegato alla policy di sviluppo del traffico dell'aeroporto.

Sebbene l'Aeroporto di Bologna rivesta, a giudizio del Gruppo, una rilevanza strategica per questo vettore, non è possibile escludere che Ryanair possa decidere di variare le tratte operate, ridurre significativamente la propria presenza o cessare i voli sull'Aeroporto. L'eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte del predetto vettore, la cessazione o variazione dei collegamenti verso alcune destinazioni contraddistinte da un elevato traffico di passeggeri, potrebbero avere un impatto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Alla luce dell'attuale crisi dell'industria del trasporto aereo l'eventuale redistribuzione del traffico passeggeri tra altre compagnie aeree risulta più complessa e incerta tuttavia la Capogruppo mantiene attivi i rapporti con tutti gli operatori del settore.

Rischio relativo all'influenza degli incentivi sulla marginalità dei ricavi

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

Rispetto a tale rischio il Gruppo, pur a fronte di uno scenario di mercato nazionale, in particolare sui collegamenti domestici, caratterizzato da una presenza crescente del segmento *low cost*, è attivo nello sviluppo di traffico che generi un contributo marginale positivo.

Rischio relativo alla diminuzione della marginalità di ricavi non aviation

A fronte delle revisionate strutture contrattuali conseguenti l'impatto pandemico e, in specie, in stretta correlazione con il lungo periodo di lockdown come decretato a livello nazionale, determinanti una preponderanza di corrispettivi variabili, in luogo delle precedenti e più certe strutture con MAG (minimi annui garantiti) sussiste un rischio di variabilità dei ricavi della *Business Unit Non Aviation* – negli ambiti retail – correlato agli andamenti del traffico sullo scalo. Analogamente anche i ricavi da parcheggi risentono del medesimo profilo di rischio, strettamente dipendente dal traffico passeggeri sul Marconi.

Rispetto a quanto sopra Il Gruppo ritiene tuttavia che le previsioni di ripresa del traffico determinino un profilo non significativo di tale rischio.

Rischi relativi all'attuazione del Piano degli Interventi

La Capogruppo effettua gli investimenti nell'ambito dell'aeroporto in sua gestione totale sulla base del Piano degli Interventi approvato dall'ENAC. Il Piano degli Interventi è stato predisposto sulla base degli interventi pianificati nel Master Plan seguendo un criterio di modularità il cui driver principale è l'andamento del traffico aereo. Con provvedimento n. 0100428/P dell'11 agosto 2022 l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha espresso parere favorevole sul Piano Investimenti presentato da AdB per il periodo quadriennale 2023-2026.

AdB potrebbe incontrare difficoltà nel porre in essere nei tempi previsti gli investimenti stabiliti nel Piano degli Interventi a causa di eventi imprevedibili, tra cui ad esempio ritardi nell'iter autorizzativo e/o realizzativo delle opere, ritardi nei processi di approvvigionamento in relazione ad alcuni materiali o componenti, con possibili effetti negativi sull'ammontare delle tariffe applicabili e possibili rischi di penali o revoca o decadenza dalla Convenzione. La realizzazione degli interventi previsti potrebbe essere condizionata dalla non disponibilità di materie prime o dal loro costo fortemente in aumento. Le recenti tensioni geopolitiche internazionali hanno infatti determinato un aumento dei prezzi dei beni energetici giunti a livelli eccezionalmente elevati, a cui si accompagna un generale aumento dell'inflazione. Tali effetti, insieme ad una forte incertezza sulla disponibilità delle materie prime, potrebbero determinare criticità nell'approvvigionamento di alcuni materiali, un aumento dei costi operativi correlati al funzionamento delle infrastrutture aeroportuali ed un aumento dei costi di realizzazione di alcuni investimenti.

In data 30 settembre 2021, con riconferma, piena, quindi nell'agosto 2022, la Capogruppo ha ricevuto approvazione, da parte dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, della propria motivata proposta di sviluppare il Piano degli investimenti secondo nuove priorità e fasi esecutive, su tutte lo slittamento temporale dell'intervento di ampliamento dell'aerostazione. Ciò al fine di meglio rispondere alle nuove esigenze in termini di traffico, altresì assicurando un'adeguata remunerazione degli investimenti e la loro piena sostenibilità finanziaria, valutata l'emergenza sanitaria da Covid-19 ed i suoi significativi impatti sulle attività e sui risultati del Gruppo AdB. Il piano investimenti come rimodulato di tempo in tempo, sempre garantendo debita e costante informativa ad ENAC, sarà implementato, con risorse finanziarie già disponibili.

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

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

Rischi relativi al quadro normativo

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

Con delibera n. 38 del 9 marzo 2023 ART ha approvato i nuovi Modelli di Regolazione dei diritti aeroportuali, concludendo il procedimento di revisione degli stessi avviato a marzo 2022. I nuovi Modelli entreranno in vigore il 1° aprile 2023 e si applicheranno alle procedure di revisione dei diritti aeroportuali avviate a partire da tale data.

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

In riferimento al rischio di non recuperabilità del valore di carico dei Diritti di Concessione iscritti tra le attività immateriali consolidate, al 31 dicembre 2022 per 206 milioni di Euro, ai sensi dello IAS 36, il Gruppo ha effettuato il test di *impairment* sulle più recenti proiezioni dei flussi finanziari approvate dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo e basate su assunzioni ritenute ragionevoli e dimostrabili al fine di rappresentare la migliore stima delle condizioni economiche future che l'attuale situazione di incertezza consente.

Il test di *impairment* non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 31 dicembre 2022 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività (per approfondimenti si rimanda alla nota 1 – attività immateriali).

Sul tema della verificabilità della recuperabilità del valore delle attività si rimanda anche alla nota 4 – altre attività finanziarie non correnti e alla nota 8 – crediti commerciali.

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 ANDAMENTO DELLA CAPOGRUPPO

Si riportano di seguito le tabelle riepilogative dell'andamento economico, finanziario e patrimoniale della Capogruppo nel triennio in esame rimandando al commento esposto nel capitolo 3 vista la prevalenza dei valori della stessa sul Gruppo.

8.1 I RISULTATI ECONOMICI DELLA CAPOGRUPPO

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	46.088	25.396	20.692	81,5%	57.764	-20,2%
Ricavi per servizi non aeronautici	41.665	19.380	22.285	115,0%	43.721	-4,7%
Ricavi per servizi di costruzione	15.952	8.051	7.901	98,1%	16.420	-2,9%
Altri ricavi e proventi della gestione	22.520	736	21.784	n.s.	1.274	n.s.
Ricavi	126.225	53.563	72.662	135,7%	119.179	5,9%
Materiali di consumo e merci	(1.094)	(878)	(216)	24,6%	(1.084)	0,9%
Costi per servizi	(20.300)	(14.480)	(5.820)	40,2%	(19.453)	4,4%
Costi per servizi di costruzione	(15.192)	(7.667)	(7.525)	98,1%	(15.639)	-2,9%
Canoni, noleggi e altri costi	(8.172)	(4.492)	(3.680)	81,9%	(8.523)	-4,1%
Oneri diversi di gestione	(3.160)	(3.096)	(64)	2,1%	(3.200)	-1,3%
Costo del personale	(25.937)	(20.743)	(5.194)	25,0%	(28.076)	-7,6%
Costi	(73.855)	(51.356)	(22.499)	43,8%	(75.975)	-2,8%
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	52.370	2.207	50.163	n.s.	43.204	21,2%
Ammortamento / svalutazione diritti di concessione	(7.829)	(7.255)	(574)	7,9%	(6.045)	29,5%
Ammortamento altre attività immateriali	(660)	(881)	221	-25,1%	(1.561)	-57,7%
Ammortamento attività materiali	(5.176)	(2.148)	(3.028)	141,0%	(2.637)	96,3%
Ammortamenti e svalutazioni	(13.665)	(10.284)	(3.381)	32,9%	(10.243)	33,4%
Accantonamento rischi su crediti	(687)	(493)	(194)	39,4%	5	n.s.
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(4.060)	(646)	(3.414)	528,5%	(2.814)	44,3%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(165)	(200)	35	-17,5%	(267)	-38,2%
Accantonamenti per rischi ed oneri	(4.912)	(1.339)	(3.573)	266,8%	(3.076)	59,7%
Totale Costi	(92.432)	(62.979)	(29.453)	46,8%	(89.294)	3,5%
Risultato Operativo	33.793	(9.416)	43.209	n.s.	29.885	13,1%
Proventi finanziari	1.392	477	915	191,8%	129	979,1%
Oneri finanziari	(1.449)	(1.063)	(386)	36,3%	(1.089)	33,1%
Risultato ante imposte	33.736	(10.002)	43.738	n.s.	28.925	16,6%
Imposte dell'esercizio	(4.293)	2.460	(6.753)	n.s.	(8.857)	-51,5%
Utile (perdita) d'esercizio	29.443	(7.542)	36.985	n.s.	20.068	46,7%

Nel triennio l'andamento del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione, dei ricavi da credito da Terminal Value sugli interventi del fondo di rinnovo (*) e del contributo derivante dal Fondo di compensazione danni Covid è stato il seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	46.088	25.396	20.692	81,5%	57.764	-20,2%
Ricavi per servizi non aeronautici	41.665	19.380	22.285	115,0%	43.721	-4,7%
Altri ricavi e proventi della gestione	1.583	736	847	115,1%	1.194	32,6%
Ricavi rettificati	89.336	45.512	43.824	96,3%	102.679	-13,0%
Materiali di consumo e merci	(1.094)	(878)	(216)	24,6%	(1.084)	0,9%
Costi per servizi	(20.300)	(14.480)	(5.820)	40,2%	(19.453)	4,4%
Canoni, noleggi e altri costi	(8.172)	(4.492)	(3.680)	81,9%	(8.523)	-4,1%
Oneri diversi di gestione	(3.160)	(3.096)	(64)	2,1%	(3.200)	-1,3%
Costo del personale	(25.937)	(20.743)	(5.194)	25,0%	(28.076)	-7,6%
Costi rettificati	(58.663)	(43.689)	(14.974)	34,3%	(60.336)	-2,8%
Margine Operativo Lordo Rettificato (EBITDA rettificato)	30.673	1.823	28.850	1582,6%	42.343	-27,6%
Ricavi per servizi di costruzione	15.952	8.051	7.901	98,1%	16.420	-2,9%
Costi per servizi di costruzione	(15.192)	(7.667)	(7.525)	98,1%	(15.639)	-2,9%
Margine Servizi di Costruzione	760	384	376	97,9%	781	-2,7%
Ricavi per credito da TV su Fondo di rinnovo	34	0	34	n.s.	80	-57,5%
Ricavi per contributo fondo di compensazione L.Bil.2021	20.903	0	20.903	n.s.	0	n.s.
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	52.370	2.207	50.163	2272,9%	43.204	21,2%

(*) per approfondimenti sul Terminal Value si rimanda al commento sui principi contabili alla voce attività immateriali della nota

Si riporta nella seguente tabella l'andamento per trimestri del **traffico passeggeri** e del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione, dei ricavi da credito da Terminal Value sugli interventi del fondo di rinnovo e del contributo derivante dal Fondo di compensazione.

	1° TRIM 2022	Var % vs 2021	Var % vs 2019	2° TRIM 2022	Var % vs 2021	Var % vs 2019	3° TRIM 2022	Var % vs 2021	Var % vs 2019	4° TRIM 2022	Var % vs 2021	Var % vs 2019
Traffico Passeggeri	1.269.709	502,9%	-35,3%	2.408.666	327,8%	-3,1%	2.820.217	61,7%	3,3%	1.997.408	25,9%	-10,4%
CONTO ECONOMICO (in migliaia di Euro)												
RICAVI RETTIFICATI	14.432	206,5%	-34,9%	24.015	223,4%	-10,5%	28.001	66,3%	-4,9%	22.888	38,4%	-5,5%
Ricavi per servizi aeronautici	7.413	195,0%	-39,5%	12.459	228,5%	-18,8%	14.638	49,7%	-13,8%	11.578	24,3%	-12,2%
Ricavi per servizi non aeronautici	6.863	236,9%	-29,1%	11.162	234,6%	0,1%	13.057	88,4%	6,8%	10.583	49,5%	-0,8%
Altri ricavi e proventi della gestione	156	-2,0%	-34,1%	394	32,7%	11,2%	306	128,4%	30,8%	727	397,9%	97,0%
COSTI RETTIFICATI	(12.625)	30,0%	-11,9%	(14.681)	48,9%	-4,2%	(15.641)	40,6%	6,9%	(15.716)	21,0%	-2,1%
Costo del personale	(5.755)	21,2%	-15,5%	(6.516)	33,5%	-12,6%	(6.611)	33,6%	-1,1%	(7.055)	14,5%	-1,0%
Altri costi operativi	(6.870)	38,5%	-8,6%	(8.165)	63,9%	3,7%	(9.030)	46,2%	13,6%	(8.661)	26,8%	-2,9%
MOL RETTIFICATO	1.807	n.s.	-77,0%	9.334	n.s.	-19,0%	12.360	116,2%	-16,5%	7.172	102,4%	-12,3%
EBITDA MARGIN RETTIFICATO	12,5%	n.s.	n.s.	38,9%	n.s.	n.s.	44,1%	n.s.	n.s.	31,3%	n.s.	n.s.

8.2 I FLUSSI FINANZIARI DELLA CAPOGRUPPO

	<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
A	Disponibilità liquide	20.656	21.972	(1.316)
B	Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	0	0
C	Altre attività finanziarie correnti	45.058	0	45.058
D	Liquidità (A+B+C)	65.714	21.972	43.742
E	Debiti finanziario corrente	(2.805)	(1.722)	(1.083)
F	Parte corrente del debito finanziario non corrente	(14.456)	(5.669)	(8.787)
G	Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(17.261)	(7.391)	(9.870)
H	Posizione finanziaria corrente netta (G – D)	48.453	14.581	33.872
I	Debito finanziario non corrente	(46.419)	(60.874)	14.455
J	Strumenti di debito	0	0	0
K	Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(515)	(945)	430
L	Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(46.934)	(61.819)	14.885
M	Totale Posizione Finanziaria Netta (H + L)	1.519	(47.238)	48.757

8.3 LA STRUTTURA PATRIMONIALE DELLA CAPOGRUPPO

IMPIEGHI	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Var. Ass.	Var. %
-Crediti commerciali	11.664	19.590	(7.926)	-40%
-Crediti tributari	199	45	154	342%
- Altri Crediti	5.095	5.332	(237)	-4%
-Rimanenze di magazzino	817	695	122	18%
Subtotale	17.775	25.662	(7.887)	-31%
-Debiti commerciali	(24.291)	(18.643)	(5.648)	30%
-Debiti tributari	(2.815)	(1.000)	(1.815)	182%
-Altri debiti	(31.907)	(27.672)	(4.235)	15%
Subtotale	(59.013)	(47.315)	(11.698)	25%
Capitale circolante netto operativo	(41.238)	(21.653)	(19.585)	90%
Immobilizzazioni	215.663	211.386	4.277	2%
-Imposte differite attive	9.794	12.807	(3.013)	-24%
-Altre attività non correnti	15.911	15.618	293	2%
Totale immobilizzazioni	241.368	239.811	1.557	1%
- Fondi rischi, oneri e TFR	(17.194)	(16.430)	(764)	5%
- Fondo imposte differite	(2.163)	(2.080)	(83)	4%
-Altre passività non correnti	(114)	(55)	(59)	107%
Subtotale	(19.471)	(18.565)	(906)	5%
Capitale fisso operativo	221.897	221.246	651	0%
Totale Impieghi	180.659	199.593	(18.934)	-9%

FONTI	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Var. Ass.	Var. %
Posizione finanziaria netta	1.519	(47.238)	48.757	-103%
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	0	0%
-Riserve	(62.421)	(69.583)	7.162	-10%
-Risultato dell'esercizio	(29.443)	7.542	(36.985)	-490%
Totale Patrimonio Netto	(182.178)	(152.355)	(29.823)	20%
Totale Fonti	(180.659)	(199.593)	18.934	-9%

9 PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA PATRIMONIO NETTO E RISULTATO NETTO

Si riportano di seguito i prospetti di riconciliazione tra Patrimonio Netto e Risultato netto della Capogruppo e Patrimonio Netto e Risultato netto consolidato:

<i>in migliaia di Euro</i>	Patrimonio Netto 31.12.2022	Risultato Netto 31.12.2022
Patrimonio netto e risultato di Aeroporto G. Marconi S.p.A.	182.177	29.443
Patrimonio netto e risultato società consolidata Tag Bologna s.r.l.	3.713	1.087
Patrimonio netto e risultato società consolidata Fast Freight Marconi S.p.A.	6.565	578
Patrimonio netto e risultato aggregato	192.456	31.109
Valore di carico delle partecipazioni consolidate	(3.193)	0
Eliminazione e svalutazione partecipazioni in imprese consolidate	111	0
Effetti valutazione della società collegata con il metodo del patrimonio netto	0	0
Allineamento costi e ricavi delle controllate consolidate ai ricavi e costi della capogruppo	2	0
Eliminazione costi relativi al conferimento capitalizzati ad incremento della partecipazione in FFM	(66)	0
Patrimonio e risultato consolidato	189.310	31.109
Patrimonio netto e risultato netto di terzi	0	0
PATRIMONIO E RISULTATO NETTO DI GRUPPO	189.310	31.109

<i>in migliaia di Euro</i>	Patrimonio Netto 31.12.2021	Risultato Netto 31.12.2021
Patrimonio netto e risultato di Aeroporto G. Marconi S.p.A.	152.355	(7.542)
Patrimonio netto e risultato società consolidata Tag Bologna s.r.l.	2.617	548
Patrimonio netto e risultato società consolidata Fast Freight Marconi S.p.A.	5.973	278
Patrimonio netto e risultato aggregato	160.945	(6.717)
Valore di carico delle partecipazioni consolidate	(3.193)	0
Eliminazione e svalutazione partecipazioni in imprese consolidate	111	0
Effetti valutazione della società collegata con il metodo del patrimonio netto	0	0
Allineamento costi e ricavi delle controllate consolidate ai ricavi e costi della capogruppo	(1)	0
Eliminazione costi relativi al conferimento capitalizzati ad incremento della partecipazione in FFM	(66)	0
Patrimonio e risultato consolidato	157.798	(6.717)
Patrimonio netto e risultato netto di terzi	0	0
PATRIMONIO E RISULTATO NETTO DI GRUPPO	157.798	(6.717)

10 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

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

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

- **EBITDA:** *Earnings Before Interest, Taxation Depreciation, and Amortization*, è definito dal management come risultato prima delle imposte dell'esercizio, dei proventi e oneri finanziari, dei proventi e oneri da partecipazione, degli ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni. Nello specifico coincide pertanto con il Margine Operativo Lordo (MOL). Si precisa che l'EBITDA non è identificato come misura contabile nell'ambito degli IFRS, pertanto deve essere considerato una misura alternativa per la valutazione dell'andamento economico del Gruppo. Poiché la determinazione di tale misura non è regolamentata dai principi contabili di riferimento per la predisposizione dei bilanci consolidati del Gruppo, il criterio applicato per la relativa determinazione e misurazione potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e pertanto tale dato potrebbe non essere comparabile con quello presentato da tali gruppi;
- **EBITDA Rettificato:** misura utilizzata dal management del Gruppo per monitorare e valutare l'andamento operativo ed economico del Gruppo. È calcolato sottraendo all'EBITDA:
 - il margine calcolato come differenza tra i ricavi di costruzione e i costi di costruzione che il Gruppo realizza in qualità di gestore dell'Aeroporto;
 - i ricavi da credito da Terminal Value su Fondo di Rinnovo intendendo con tale posta il corrispettivo, pari al valore attuale del credito per Terminal Value, che il gestore aeroportuale ha il diritto di vedersi riconoscere al termine della concessione dal gestore subentrante per gli interventi di rinnovo sui beni in concessione che, a tale data, non risultino completamente ammortizzati applicando le regole della contabilità regolatoria (art.703 cod. navigazione così come modificato dall'art.15 – quinquies, comma 1, D.L. n.148/2017 convertito, con modificazioni, dalla Legge 4 dicembre 2017, n.172) e
 - il contributo al fondo di compensazione danni Covid-19.
- **Indebitamento Finanziario Netto/Posizione Finanziaria netta:** la composizione dell'Indebitamento Finanziario Netto/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 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021.

11 GARANZIE PRESTATE

Nella seguente tabella è riportata la situazione riepilogativa delle garanzie prestate dal Gruppo nel biennio in esame.

in migliaia di euro	31/12/2022	31/12/2021	Var.Ass.	Var.%
Fidejussioni	9.668	9.277	390	4%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	1.711	2.231	(520)	-23%
Totale garanzie prestate	22.251	22.381	(130)	-1%

Al 31 dicembre 2022, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 22,2 milioni di Euro e si riferiscono a:

- fidejussioni di cui la principale è relativa al co-obbligo di Adb nella fidejussione di 5,8 milioni di Euro emessa da UnipolSai a favore dell'Agenzia delle Dogane su richiesta della controllata FFM per il contenzioso doganale in cui è coinvolta (rif. capitolo contenziosi della Relazione sulla Gestione) oltre alla fidejussione a favore di ENAC prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (1,6 milioni di Euro);
- pegno sullo Strumento Finanziario Partecipativo emesso da Marconi Express Spa e sottoscritto dalla Società per un valore nominale di 10,87 milioni di Euro a garanzia delle obbligazioni di Marconi Express nei confronti degli Istituti di Credito finanziatori del progetto People Mover;
- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) che, alla data di chiusura del periodo, risulta pari a 1,7 milioni di Euro.

12 INFORMATIVA SULLE AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO

Ai sensi dell'articolo 2428, comma n. 2, n. 3 e n. 4, del Codice Civile si dà atto che Adb e il Gruppo non possiedono azioni proprie alla data del 31 dicembre 2022.

13 AZIONI DETENUTE DA AMMINISTRATORI E SINDACI

Sulla base delle comunicazioni effettuate ai sensi di legge, gli Amministratori ed i Sindaci di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa, che alla data del 31 dicembre 2022 possiedono direttamente e/o indirettamente azioni della società sono:

- l'amministratore esecutivo Nazareno Ventola n° 2.750 azioni.

14 REGIME DI OPT-OUT

In data 13 aprile 2015, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, ai sensi degli articoli 70, comma 8 e 71, comma 1-bis, del Regolamento Emittenti ha deliberato di aderire al regime di opt-out previsto dai predetti articoli avvalendosi della facoltà di derogare agli obblighi di pubblicazione dei documenti informativi previsti dall'Allegato 3B del Regolamento Emittenti in occasione di operazioni significative di fusione, scissione, aumenti di capitale mediante conferimento di beni in natura, acquisizioni e cessioni.

15 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Dopo la chiusura dell'esercizio non si sono verificati eventi tali da giustificare modifiche alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria esposta in bilancio e quindi da richiedere rettifiche e/o annotazioni integrative al documento di bilancio con riferimento ai valori esposti al 31 dicembre.

Andamento del traffico

Nei primi due mesi del 2023 l'Aeroporto di Bologna ha registrato 1.125.484 passeggeri (in crescita del 58,4% sul 2022 e in calo dell'8,5% sul 2019), con 8.882 movimenti complessivi (+26,2% sul 2022 e -14,4% sul 2019), mentre le merci trasportate sono state 6.656 tonnellate (+0,4% sul 2022 e +2,4% sul 2019).

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

Nel 2022 la rapida ripresa del traffico passeggeri mondiale è stata incoraggiata dal progressivo allentamento delle restrizioni agli spostamenti e favorita dalla disponibilità dei vaccini contro il Covid-19, ulteriormente spinta da una domanda nella stagione estiva più alta delle attese. L'evoluzione dello scenario di mercato evidenzia un andamento tendenzialmente positivo per il 2023, con un trend di avvicinamento ai livelli pre-pandemia. Tuttavia, lo scenario macroeconomico e geopolitico attuale genera incertezza sul futuro, principalmente a causa (i) dell'inflazione in forte rialzo sulle materie prime che, inevitabilmente, andrà ad impattare anche i costi di viaggio e (ii) delle problematiche legate all'operatività aeroportuale ed alla supply chain.

Secondo le ultime previsioni di ACI Europe, la completa ripresa del traffico aereo è attesa, a livello europeo, nel 2025 e non più alla fine del 2024, guidata principalmente dal turismo domestico, scontando le revisioni al ribasso per i prossimi 5 anni come risultato delle crescenti preoccupazioni derivanti dall'instabilità del contesto geopolitico, oltre alla variabilità di quello macroeconomico che prospetta scenari di recessione.

ACI identifica le principali variabili che impattano lo scenario di crescita ipotizzato. Le variabili negative includono (i) la continuazione delle tensioni geopolitiche, (ii) il deterioramento delle condizioni macroeconomiche e della pressione inflazionistica, (iii) aumento delle tariffe di volo, (iv) difficoltà nella gestione della *capacity* (specialmente per i *network carriers*) e (v) l'aumento dei costi di regolamentazione (i.e. *EU Fit for 55*). Le variabili positive invece riguardano (i) la resilienza della forte propensione al viaggio degli utenti e (ii) la cessazione degli slot aeroportuali a livello europeo (S23, *Fonte: ACI Europe, Airport Traffic Forecast - 2023 Scenarios & 2023-2027 Outlook, Dicembre 2023*).

Questo quadro di crescita, ove confermato nel corso del 2023, prospetta un ulteriore aumento dei volumi di traffico, anche tenuto conto dell'accordo siglato con il principale vettore sullo scalo, con una marginalità operativa che tuttavia potrebbe essere fortemente condizionata dall'andamento del contesto macroeconomico e dalla recente congiuntura inflattiva, con effetto sulla dinamica dei costi operativi oltre che sulla propensione al consumo.

Sulla base degli elementi sopracitati, seppur in un quadro di progressiva ripresa rispetto all'impatto della pandemia da Covid-19, tenuto conto della perdurante incertezza dello scenario geopolitico internazionale, dell'incremento del costo delle materie prime e dei materiali con potenziale effetto inflattivo sullo sfidante piano di investimenti della società e del fatto che il contributo di 21,1 milioni di Euro del Fondo di compensazione dei danni subiti a causa Covid-19 ha coperto solo in parte l'impatto finanziario della pandemia sul patrimonio della Società, il Consiglio di Amministrazione per mera prudenza ed al fine di verificare nel corso del 2023 il consolidamento effettivo della ripresa, ha deliberato all'unanimità la non distribuzione dell'utile di esercizio 2022.

Nel 2023 il Gruppo sarà impegnato a superare i limiti della capacità infrastrutturale di alcuni sottosistemi, con diversi interventi che andranno ad insistere sull'aerostazione passeggeri, in un'ottica proattiva rivolta al miglioramento della qualità del servizio. Questo in un contesto di pieno funzionamento dell'infrastruttura e dei processi operativi. Inoltre il Gruppo continuerà a lavorare all'implementazione di iniziative programmate in termini di sostenibilità e trasformazione digitale.

Infine, nel corso del 2023 il Gruppo si attende il completamento dell'istruttoria con ART per la definizione della dinamica tariffaria 2023-2026 e con ENAC per la stipula del Contratto di Programma 2023-2026, al fine di avere un quadro regolatorio certo per il prossimo quadriennio.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 14 marzo 2023

Bilancio Consolidato per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2022

Prospetto della Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

Conto Economico consolidato

Conto Economico Complessivo consolidato

Rendiconto finanziario consolidato

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Note</i>	<i>al 31.12.2022</i>	<i>al 31.12.2021</i>
Diritti di concessione		205.997	199.364
Altre attività immateriali		1.391	914
Attività immateriali	1	207.388	200.278
Terreni, immobili, impianti e macchinari		11.362	11.293
Investimenti Immobiliari		1.617	4.732
Attività materiali	2	12.979	16.025
Partecipazioni	3	119	44
Altre attività finanziarie non correnti	4	13.489	13.306
Imposte differite attive	5	10.002	13.093
Altre attività non correnti	6	261	210
Altre attività non correnti		23.871	26.653
ATTIVITA' NON CORRENTI		244.238	242.956
Rimanenze di magazzino	7	912	735
Crediti commerciali	8	12.672	19.977
Altre attività correnti	9	5.162	5.393
Attività finanziarie correnti	10	45.058	0
Cassa e altre disponibilità liquide	11	27.868	28.215
ATTIVITA' CORRENTI		91.672	54.320
ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA		0	0
TOTALE ATTIVITA'		335.910	297.276
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		67.887	74.201
Risultato dell'esercizio		31.109	(6.717)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	12	189.310	157.798
PATRIMONIO NETTO DI TERZI			
TOTALE PATRIMONIO NETTO	12	189.310	157.798
TFR e altri fondi relativi al personale	13	3.313	3.841
Imposte differite passive	14	2.843	2.691
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	10.541	10.097
Fondi per rischi e oneri	16	1.235	1.517
Passività finanziarie non correnti	17	48.126	63.526
Strumenti finanziari derivati		0	0
Altri debiti non correnti		115	55
PASSIVITA' NON CORRENTI		66.173	81.727
Debiti commerciali	18	24.869	19.035
Altre passività	19	35.179	29.094
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	2.555	1.676
Fondi per rischi e oneri	16	29	23
Passività finanziarie correnti	17	17.795	7.923
PASSIVITA' CORRENTI		80.427	57.751
TOTALE PASSIVITA'		146.600	139.478
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'		335.910	297.276

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Note</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021
Ricavi per servizi aeronautici		53.754	29.820
Ricavi per servizi non aeronautici		42.257	19.917
Ricavi per servizi di costruzione		15.952	8.051
Altri ricavi e proventi della gestione		22.592	701
RICAVI	20	134.555	58.489
Materiali di consumo e merci		4.133	1.976
Costi per servizi		21.383	15.553
Costi per servizi di costruzione		15.192	7.667
Canoni, noleggi e altri costi		8.259	4.569
Oneri diversi di gestione		3.257	3.137
Costo del personale		27.503	22.058
COSTI	21	79.727	54.960
Ammortamento diritti di concessione		8.014	7.440
Ammortamento altre attività immateriali		661	890
Ammortamento attività materiali		5.249	2.225
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	22	13.924	10.555
Accantonamento rischi su crediti		693	504
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		4.079	671
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		171	168
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	23	4.943	1.343
TOTALE COSTI		98.594	66.858
RISULTATO OPERATIVO		35.961	(8.369)
Proventi finanziari	24	1.427	499
Oneri finanziari	24	1.471	1.079
Proventi e oneri non ricorrenti			
RISULTATO ANTE IMPOSTE		35.917	(8.949)
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	25	4.808	(2.232)
RISULTATO NETTO DELLE ATTIVITA' DESTINATE			
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		31.109	(6.717)
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi			
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo		31.109	(6.717)
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,87	(0,19)
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,87	(0,19)

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021
Utile (perdita) di esercizio (A)	31.109	(6.717)
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto</i>	0	0
<i>Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)</i>	0	0
<i>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato</i>		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	533	(29)
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	(131)	5
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	402	(24)
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	402	(24)
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	31.511	(6.740)
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	31.511	(6.740)

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	35.917	(8.949)
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
- Margine da servizi di costruzione	(760)	(384)
+ Ammortamento e perdita durevole di valore di imm. Imp. e macchinari e attività per diritto d'uso	13.924	10.555
+ Accantonamento fondi	4.943	1.343
+ Oneri per interessi che non comportano uscite di cassa	(1.214)	(435)
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	1.257	1.015
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	342	507
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	146	112
Flusso di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	54.555	3.764
Variazione rimanenze di magazzino	(177)	(59)
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	6.540	(14.344)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti non finanziarie	946	(1.530)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	6.552	5.423
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	5.600	6.093
Interessi pagati	(1.363)	(1.268)
Interessi incassati	1	2
Imposte pagate	(37)	0
TFR pagato	(116)	(572)
Utilizzo fondi per pagamenti	(2.573)	(821)
Flusso di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative nette	69.928	(3.314)
Acquisto di attività materiali	(2.062)	(426)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	0	0
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(16.305)	(8.469)
Corrispettivo da cessione di attività immateriali/diritti di concessione	11	0
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	(75)	0
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	0	0
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	(45.000)	274
Flusso di cassa generato / (assorbito) dall'attività di investimento	(63.431)	(8.621)
Incassi derivanti da emissione di azioni	0	0
Dividendi corrisposti	0	0
Finanziamenti ricevuti	0	0
Finanziamenti rimborsati	(6.197)	(3.076)
Pagamenti per passività per leasing	(647)	(432)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento	(6.844)	(3.508)
Variazione finale di cassa	(347)	(15.443)
Disponibilità liquide inizio periodo	28.215	43.658
Variazione finale di cassa	(347)	(15.443)
Disponibilità liquide fine periodo	27.868	28.215

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

In migliaia di euro	Capitale sociale	Riserva sovrapprezzo emissione azioni	Riserva legale	Altre Riserve	Riserva di rivalutazione e riallineamento	Riserve FTA	Utili/perdite portati a nuovo	Riserva OCI	Risultato dell'esercizio	PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	TOTALE PATRIMONIO NETTO
Patrimonio netto al 31.12.2020	90.314	25.683	8.179	56.655		(3.272)	(1.036)	1.604	(13.590)	164.538	164.538
Attribuzione del risultato esercizio	0	0	0	461	0	0	0	(14.049)	13.590	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividenti distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	0	(24)	0	(6.717)	(6.740)	(6.740)
Patrimonio netto al 31.12.2021	90.314	25.683	8.179	57.116		(3.272)	(1.060)	(12.445)	(6.717)	157.798	157.798
Attribuzione del risultato esercizio	0	0	0	273	0	0	0	(6.990)	6.717	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividenti distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	0	402	0	31.109	31.511	31.511
Patrimonio netto al 31.12.2022	90.314	25.683	8.179	57.389		(3.272)	(658)	(19.435)	31.109	189.310	189.310

Note esplicative al Bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al
31 dicembre 2022

Informazioni sull'attività del Gruppo

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

- la Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (di seguito AdB o Capogruppo) è gestore totale dell'Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004 e scadenza nel dicembre 2046 vista la proroga di due anni disposta dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 che ha convertito l'art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) al fine di contenere gli effetti economici dell'emergenza COVID-19. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna.
- la Società Fast Freight Marconi S.p.A. (di seguito FFM) è operativa nel business dell'*handling* merce e posta sull'aeroporto di Bologna. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna. E' soggetta all'attività di direzione e coordinamento della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..
- la Società TAG Bologna S.r.l. (di seguito TAG) è attiva nel business dell'aviazione generale come *handler* e come gestore delle relative infrastrutture dell'aeroporto di Bologna. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna. E' soggetta all'attività di direzione e coordinamento della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2022

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato del Gruppo si riferisce all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 e include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 (di seguito "il bilancio consolidato del Gruppo" o "bilancio consolidato").

Il bilancio consolidato è stato redatto sulla base del costo storico, ad eccezione delle eventuali attività finanziarie destinate alla vendita e degli eventuali *Intangible Asset* costituiti da Certificati Energetici, che sono iscritti al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

Informativa relativa agli impatti della pandemia Covid-19, al conflitto russo-ucraino, al contesto macro-economico e continuità aziendale

L'andamento del Gruppo pur essendo stato fortemente impattato dagli effetti della crisi legata al Covid-19, ha registrato un deciso miglioramento a partire dalla primavera 2022 grazie alla forte ripresa del traffico aereo. A ciò si sono aggiunte le misure di sostegno a livello governativo ed europeo cui il Gruppo ha avuto accesso, in *primis* il contributo al fondo di compensazione dei danni subiti a causa Covid-19 (art.128-bis della Legge di Bilancio 2021 e Decreto-Legge 25 maggio 2021 n.73 (GU Serie Generale n.123 del 25 maggio 2021) per 21,1 milioni di Euro già completamente incassati nel corso del 2022.

L'andamento del Gruppo nel corso del 2022 è stato impattato in maniera residuale dal conflitto tra Russia e Ucraina in corso. Attualmente, risultano sospesi per motivi legati alla guerra i collegamenti da Bologna per le città di Russia e Ucraina con un impatto ridotto sul totale del traffico dello scalo (circa 150 mila passeggeri per l'intera annualità 2022). I possibili impatti derivanti dal conflitto in Ucraina risultano solo parzialmente valutabili in quanto dipenderanno dell'estensione geografica, dalla gravità del conflitto e dalla durata.

Il trasporto aereo nel suo complesso potrebbe subire, inoltre, gli effetti del rallentamento della ripresa economica derivante della crescita dei tassi di interesse e dell'inflazione.

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

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

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

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

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

Nel 2014 il Gruppo ha optato volontariamente per la predisposizione del bilancio consolidato in conformità ai Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB").

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

La pubblicazione del bilancio consolidato di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 14 marzo 2023.

Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il Gruppo ha optato per gli schemi di Conto Economico Separato e Complessivo, indicati come preferibili nel principio contabili e 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;
- 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 quanto:

- 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; o
- l'entità non ha un diritto incondizionato a differire il regolamento della passività per almeno dodici mesi dalla data di chiusura dell'esercizio.

Il Gruppo classifica tutte le altre passività come non correnti.

Attività e passività per imposte anticipate e differite sono classificate tra le attività e le passività non correnti.

Nella rappresentazione del Conto Economico Consolidato è stato utilizzato lo schema che attribuisce proventi e oneri per natura e nella rappresentazione del Rendiconto Finanziario Consolidato è stato utilizzato il metodo indiretto che suddivide i flussi finanziari tra attività operativa, di investimento e di finanziamento.

Principi di consolidamento

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

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

Il bilancio consolidato è stato predisposto sulla base dei bilanci della società e delle società da essa controllate, direttamente ed indirettamente, approvati dalle rispettive assemblee o dagli organi direttivi deputati, opportunamente rettificati per renderli conformi agli IFRS.

Le società controllate sono consolidate integralmente a partire dalla data di acquisizione, ovvero dalla data in cui il Gruppo acquisisce il controllo, e cessano di essere consolidate alla data in cui il controllo è trasferito al di fuori del Gruppo.

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

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

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

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

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

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

Il risultato dell'esercizio e ciascuna delle altre componenti di conto economico complessivo sono attribuiti ai soci della controllante e alle partecipazioni di minoranza, anche se ciò implica che le partecipazioni di minoranza abbiano un saldo negativo. Quando necessario, sono apportate le opportune rettifiche ai bilanci delle controllate, al fine di garantire la conformità alle politiche contabili del gruppo. Tutte le attività e passività, il patrimonio netto, i ricavi e i costi, e i flussi finanziari infragrupo 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 31 dicembre 2022 e 2021, relative a denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

SOCIETA' CONTROLLATE (in migliaia di Euro)	Capitale Sociale	% Possesso	
		al 31.12.2022	al 31.12.2021
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l. Società Unipersonale	316	100,00%	100,00%

Criteri di Valutazione

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 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*.

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.

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 gli incrementi ai "Diritti di concessione" sono al costo pari al *fair value* del corrispettivo per i servizi di costruzione/miglioramento resi dal Gruppo e 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.

In base a quanto previsto dall'art. 703 del codice della navigazione (art. 15-quinquies, comma 1, D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172) Adb, in quanto gestore aeroportuale, riceverà, alla scadenza della concessione dal subentrante, un corrispettivo pari al valore residuo, qualora positivo, (c.d. Terminal Value) degli investimenti realizzati sulle aree in concessione al netto degli ammortamenti, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria.

Il credito da Terminal Value è rilevato per la quota parte dei corrispettivi per i servizi di costruzione/miglioramento resi dal Gruppo relativi agli investimenti che avranno un Terminal Value alla scadenza della concessione, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria. Il valore del Terminal Value è attualizzato ed iscritto tra le attività finanziarie non correnti.

La normativa sul Terminal Value è applicabile anche agli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, altresì calcolato con le regole della contabilità regolatoria. Tale Terminal Value rappresenta un'integrazione del corrispettivo per *performance obligation*, ai sensi dell'IFRS 15, relativi al contratto di concessione.

Conseguentemente si rilevano attività finanziarie non correnti con contropartita la voce Altri ricavi e proventi del conto economico. Successivamente alla prima iscrizione, il credito da Terminal Value è valutato al costo ammortizzato in un modello di business "Hold to Collect"; per maggiori dettagli si rimanda ai criteri di valutazione delle attività finanziarie. Infine, sempre relativamente al credito da Terminal Value, quest'ultimo è soggetto a *impairment test* ai sensi dell'IFRS 9 tenendo conto del rischio *default* della controparte Stato.

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%.

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 un compendio immobiliare acquisito al fine di realizzare investimenti immobiliari non ancora definiti.

La rilevazione iniziale di tale compendio è al costo di acquisto, mentre le valutazioni successive seguono il criterio del costo, così come definito dallo IAS 16.

Il Gruppo monitora attraverso valutazioni 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.

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

L'IFRS 9 prevede un unico approccio per l'analisi e la classificazione di tutte le attività finanziarie, incluse quelle contenenti derivati incorporati. La classificazione e la relativa valutazione è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività.

L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano soddisfatte:

- il modello di gestione dell'attività finanziaria consiste nella detenzione della stessa con la sola finalità di incassare i relativi flussi finanziari; e
- l'attività finanziaria genera, a date predeterminate contrattualmente, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa e rimborso del capitale.

L'attività finanziaria è valutata al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo, se gli obiettivi del modello di gestione sono di detenere l'attività finanziaria al fine di ottenerne i relativi flussi di cassa contrattuali oppure di venderla.

E' prevista, infine, la categoria residuale delle attività finanziarie valutate al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico, che include le attività detenute per la loro negoziazione.

Un'attività finanziaria che soddisfi i requisiti per essere classificata e valutata al costo ammortizzato può, in sede di rilevazione iniziale, essere designata come attività finanziaria al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico, se tale contabilizzazione consente di eliminare o ridurre significativamente l'asimmetria nella valutazione o nella rilevazione (c.d. "accounting mismatch"), che altrimenti risulterebbe dalla valutazione di attività o passività o dalla rilevazione dei relativi utili o perdite su basi differenti.

Inoltre, nel caso di investimenti in strumenti rappresentativi di capitale per i quali, pertanto, non risulti possibile l'iscrizione e la valutazione al costo ammortizzato, qualora si tratti di investimenti azionari non detenuti per finalità di trading, bensì di tipo strategico, l'IFRS 9 prevede che in sede di rilevazione iniziale l'entità possa scegliere irrevocabilmente di valutare gli stessi al *fair value*, con rilevazione delle successive variazioni nel conto economico complessivo senza riversamento a conto economico dell'eventuale plusvalenza o minusvalenza nel caso di cessione.

Quando le attività finanziarie possedute rispondono unicamente all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali esse sono classificate nella categoria "Held to collect – HTC".

Nel caso in cui le attività finanziarie rispondano all'obiettivo del Gruppo sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita esse sono classificate nella categoria "Held to collect and sell – HTC and S".

Il Gruppo non detiene e non ha detenuto nel corso del biennio strumenti finanziari derivati.

Finanziamenti e crediti

I finanziamenti, così come i crediti commerciali, sono detenuti al fine dell'incasso alle scadenze contrattuali e generano flussi di cassa rappresentati unicamente dagli incassi delle quote capitale (*principal*) ed interessi. Date le caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali di questi strumenti posseduti dal Gruppo, essi rispettano i criteri per la valutazione al costo ammortizzato in accordo con l'IFRS 9.

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.

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

L'IFRS 9 definisce un nuovo modello di *impairment* delle attività finanziarie, con l'obiettivo di fornire informazioni utili agli utilizzatori del bilancio in merito alle relative perdite attese. Il modello, in particolare, richiede di verificare e rilevare le eventuali perdite attese in ogni momento della vita dello strumento e di aggiornare l'ammontare di perdite attese ad ogni data di bilancio, per riflettere le variazioni nel rischio di credito dello strumento; non è quindi più necessario che si verifichi un particolare evento ("trigger event") per dover procedere alla verifica e alla rilevazione delle perdite su crediti.

I test di *impairment* devono essere applicati a tutti gli strumenti finanziari, ad eccezione di quelli valutati al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico.

Il Gruppo applica l'approccio semplificato della *Provision Matrix* e registra le perdite attese su tutti i crediti commerciali in base alla durata residua, definendo una matrice per lo stanziamento basata sull'esperienza storica relativamente alle perdite su crediti, rettificata per tener conto di fattori previsionali specifici riferiti ai creditori ed all'ambiente economico (concetto di Expected Credit Loss – ECL).

Il valore contabile dell'attività viene ridotto mediante l'utilizzo di un fondo accantonamento e l'importo della perdita viene rilevato a conto economico.

I crediti soggetti a perdita di valore sono stornati quando si verifica che essi sono irrecuperabili.

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.

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.

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, cioè la valutazione dei progressi verso l'adempimento completo dell'obbligazione di fare è adempiuta nel corso del tempo (*“over time”*). 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. 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. La stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali richiede pertanto un giudizio tecnico professionale complesso, in particolare in relazione alla natura dei costi da sostenere, al loro ammontare e alla tempistica degli interventi previsti.

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 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 ed è determinato attraverso le seguenti cinque fasi:

1. Identificazione del contratto;
2. Identificazione delle performance obligation presenti nel contratto;
3. Determinazione del prezzo di vendita;
4. Allocazione del prezzo della transazione a ciascuna performance obligation individuata;
5. Rilevazione dei ricavi al momento del soddisfacimento della performance obligation.

Tale rilevazione avviene nel momento in cui sono state adempiute le obbligazioni contrattuali ed in particolare quando il controllo viene trasferito al cliente. Inoltre, nella determinazione della misura del ricavo occorre tenere conto della probabilità di ottenimento e/o incasso dei benefici economici legati al provento.

Il Gruppo ha identificato le seguenti *revenue stream*:

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

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 e in ottemperanza all'IFRS 15.

In ottemperanza all'IFRS 16 i proventi da leasing derivanti da leasing operativi per i quali il Gruppo riveste il ruolo di locatore sono rilevati in quote costanti lungo la durata del leasing, e sono inclusi tra i ricavi nel conto economico data la loro natura operativa. 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. I canoni o affitti variabili sono rilevati come ricavi nel periodo in cui maturano.

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.

Si evidenzia che nel 2021 è stato rinnovato, per il triennio 2021-2023, il contratto di Consolidato Fiscale Nazionale, ai sensi degli articoli da 117 a 129 del D.P.R. n.917 del 26 dicembre 1986 (T.U.I.R.), istituito a cui hanno aderito tutte le società del Gruppo e che permette la tassazione Ires a livello di Gruppo.

Al 31 dicembre 2022 le società FFM e TAG hanno rilevato un debito Ires verso la controllante per effetto del risultato positivo di periodo.

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% (in vigore nei confronti delle società di gestione aeroportuale)
- 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.

Rendiconto Finanziario

Il Gruppo presenta il proprio rendiconto finanziario utilizzando il metodo indiretto come consentito dallo IAS 7 e 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; il gruppo classifica gli interessi attivi incassati e gli interessi passivi pagati come flussi di cassa da attività operative.

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

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

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

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

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

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

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

Sono di seguito illustrati i principi e le interpretazioni che, alla data di redazione della presente relazione finanziaria, erano già stati emanati, ma non erano ancora in vigore. Il Gruppo intende adottare questi principi ed interpretazioni, se applicabili, quando entreranno in vigore. Non ci si aspettano impatti materiali per il Gruppo con riferimento a tali principi ed emendamenti:

Modifiche allo IAS 1: Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current and Classification of Liabilities as Current or Non-current

Il 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento allo IAS 1 che mira a chiarire uno dei criteri dello IAS 1 per la classificazione di una passività come non corrente ovvero il requisito che l'entità deve avere il diritto di differire il regolamento della passività per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento del bilancio. La modifica include:

- l'indicazione che il diritto di differire il regolamento deve esistere alla data di Bilancio;

- un chiarimento in merito al fatto che la classificazione non è influenzata dalle intenzioni o aspettative del management circa la possibilità di utilizzare il diritto di differimento;
- un chiarimento su come le condizioni del finanziamento influenzano la classificazione e;
- un chiarimento sui requisiti per la classificazione di passività che una entità intende regolare o potrebbe regolare mediante emissione di propri strumenti di capitale.

Inoltre, in data 31 ottobre 2022, lo IASB ha pubblicato delle modifiche che riguardano passività non correnti soggetto a condizioni. Solo le clausole di una passività derivante da un accordo di finanziamento, che un'entità deve rispettare entro la data di riferimento del bilancio influenzeranno la classificazione di tale passività come corrente o non corrente.

Il nuovo emendamento si applica a partire dal 1° gennaio 2024 o successivamente, e dovrà essere applicato retroattivamente. Il Gruppo sta al momento valutando eventuali impatti di tali modifiche.

Modifica allo IAS 1: Presentation of Financial Statements and IFRS Practice Statement 2: Disclosure of Accounting policies

Lo IASB ha pubblicato in data 12 febbraio 2021 una modifica al presente principio al fine di supportare le società nella scelta di quali principi contabili comunicare nel proprio bilancio. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2023, è permessa l'applicazione anticipata.

Modifica allo IAS 8: Accounting policies, Changes in Accounting Estimates and Errors: Definition of Accounting Estimates

Lo IASB ha pubblicato in data 12 febbraio 2021 una modifica al presente principio al fine di introdurre una nuova definizione di stima contabile e chiarire la distinzione tra cambiamenti nelle stime contabili, cambiamenti nei principi contabili ed errori. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2023, è permessa l'applicazione anticipata.

Modifica allo IAS 12: Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction

Lo IASB ha pubblicato in data 7 maggio 2021 una modifica al presente principio, il quale richiede alle società di riconoscere imposte differite attive e passive su particolari transazioni che, al momento dell'iniziale iscrizione, danno origine a differenze temporanee equivalenti (imponibili e deducibili) – un esempio sono le transazioni relative a contratti di leasing. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2023, è permessa l'applicazione anticipata.

Modifiche all'IFRS 16: Lease Liability in a Sale and Leaseback

Il 22 settembre 2022, lo IASB ha emesso una modifica al presente principio che specifica i requisiti che un venditore-locatario utilizza per misurare la passività del leasing derivante da una vendita e operazione di leaseback, per garantire che il venditore-locatario non riconosca alcun importo dell'utile o della perdita che si riferisce al diritto d'uso che conserva. L'emendamento è volto a migliorare i requisiti per

le operazioni di vendita e retrolocazione nell'IFRS 16 ma non modifica la contabilizzazione dei leasing non correlati alle operazioni di vendita e retrolocazione. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2024, è permessa l'applicazione anticipata.

IFRS 17: Insurance Contracts

Lo IASB ha pubblicato in data 18 maggio 2017 il nuovo standard, nonché degli emendamenti in data 25 giugno 2020, che sostituisce l'IFRS 4, emesso nel 2004. Il nuovo principio mira a migliorare la comprensione da parte degli investitori, ma non solo, dell'esposizione al rischio, della redditività e della posizione finanziaria degli assicuratori. L'IFRS 17 si applicherà a partire dal 1° gennaio 2023; è tuttavia consentita l'applicazione anticipata. Questo principio non si applica al Gruppo.

Modifiche all'IFRS 17: Insurance Contracts: Initial application of IFRS 17 and IFRS 9 – Comparative information

Lo IASB ha pubblicato in data 9 dicembre 2021 una modifica al presente principio. La modifica è un'opzione di transizione relativa alle informazioni comparative sulle attività finanziarie presentate in sede di prima applicazione dell'IFRS 17. La modifica ha lo scopo di aiutare le entità ad evitare disallineamenti contabili temporanei tra attività finanziarie e passività dei contratti assicurativi, e quindi a migliorare l'utilità delle informazioni comparative per utilizzatori di rendiconti finanziari. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2023. Questo principio non si applica al Gruppo.

Valutazioni discrezionali e stime contabili significative

La redazione del bilancio richiede l'elaborazione di stime e valutazioni che si riflettono nei valori contabili della attività e delle passività nonché nelle informazioni fornite nelle note illustrative anche in relazione alle attività e passività potenziali alla data di chiusura del bilancio. I risultati effettivi del periodo rilevati successivamente potrebbero differire da tali stime; peraltro le stime e le assunzioni sono riviste e aggiornate periodicamente e gli effetti derivanti da ogni loro variazione sono immediatamente riflessi in bilancio. La Società ha basato le proprie stime ed assunzioni su parametri disponibili al momento della preparazione del bilancio consolidato.

In questo ambito si evidenzia altresì come l'ESMA (European Securities and Markets Authority) nelle sue European Common Enforcement Priorities del 28 ottobre 2022, abbia evidenziato tre aree (cambiamento climatico, impatti finanziari dell'invasione della Russia in Ucraina e contesto macroeconomico) che gli emittenti devono valutare con particolare attenzione nella predisposizione del bilancio.

Di seguito si fornisce una sintesi delle considerazioni svolte dalla direzione aziendale con riferimento agli aspetti ritenuti rilevanti ai fini della predisposizione del bilancio consolidato.

Impatti sulle stime dei fattori oggetto della raccomandazione ESMA del 28 Ottobre 2022

Come richiesto da ESMA nelle European Common Enforcement Priorities del 28 ottobre 2022, sono stati considerati gli impatti di bilancio dei fattori di rischio relativi al cambiamento climatico, agli impatti finanziari dell'invasione della Russia in Ucraina ed al contesto macroeconomico. Tra questi i fattori forieri di possibili impatti sul settore in cui opera il Gruppo sono:

- il rischio di variabilità dei costi energetici;
- il rischio di dover sostenere esborsi non previsti al fine di perseguire l'obiettivo net zero carbon;
- il rischio di variabilità dei tassi di inflazione e dei connessi tassi di interesse;
- il rischio di interruzione dell'operatività aeroportuale a causa di incidenti, danni ad aeromobili e dotazioni aeroportuali a causa di eventi meteorologici intensi e imprevisti;
- il rischio di una progressiva erosione del traffico aereo a corto raggio per effetto di nuove normative e/o di cambiamenti di abitudine dei singoli viaggiatori volti a preferire su queste tratte brevi alternative a minor impatto ambientale.

a) IFRIC 12 – Accordi per servizi in concessione

Con riferimento al rischio di variabilità dei tassi di inflazione e dei connessi tassi di interesse, le previsioni utilizzate ai fini dell'attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, utilizzano tassi di sconto che già riflettono le più aggiornate stime sul futuro andamento dei tassi e dell'inflazione.

b) IFRS 9 Finanziamenti e prestiti obbligazionari

Con riferimento al rischio di variabilità dei tassi di inflazione e dei connessi tassi di interesse, le previsioni utilizzate ai fini dell'impairment test sui diritti di concessione svolto ai sensi dello IAS 36, dell'attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e del credito da Terminal Value, utilizzano tassi di sconto che già riflettono le più aggiornate stime sul futuro andamento dei tassi e dell'inflazione.

c) IAS 37 - Accantonamenti, passività e attività potenziali

La legislazione introdotta in risposta ai cambiamenti climatici può dar luogo a nuovi obblighi che prima non esistevano. Il Gruppo si è dotato, a tale scopo, di una politica ambientale che descrive la sua adesione a pratiche di contenimento e riduzione dell'impatto ambientale anche oltre i limiti di legge, pur non compromettendo la tutela di altri interessi generali previsti dalla concessione; la piena realizzazione di questa politica, finalizzata anche alla riduzione delle emissioni di CO₂, contempla anche interventi di efficienza energetica.

Alla luce del sistema regolatorio, la direzione aziendale ha valutato che tali politiche non comportano l'esigenza di rilevare passività precedentemente non iscritte.

Pertanto, non si è resa necessaria la rivisitazione critica degli accantonamenti espressi in bilancio.

d) IAS 36- Riduzione di valore delle attività

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

Come accuratamente descritto nel paragrafo "Verifica della recuperabilità del valore delle attività o di gruppi di attività", pur considerando tali fattori, l'impairment test e le relative *sensitivity* non hanno rilevato evidenze di impairment loss.

Stime significative

Anche alla luce delle considerazioni di cui sopra, le stime maggiormente significative risultano essere le seguenti:

a) Impairment test

Il Gruppo fornisce in Nota al paragrafo "Verifica della recuperabilità del valore delle attività o di gruppi di attività" le stime e le assunzioni rilevanti ai fini dell'esercizio di Impairment Test alla chiusura di bilancio, principalmente riferibili a volumi di traffico, modelli tariffari e contesto macroeconomico.

b) Fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali

Il Gruppo fornisce in Nota al paragrafo "15.Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente e corrente)" il dettaglio relativamente al fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali il quale accoglie alla data di fine esercizio, coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, 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. La stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali richiede pertanto un giudizio tecnico professionale complesso, in particolare in relazione alla natura dei costi da sostenere, al loro ammontare e alla tempistica degli interventi previsti.

c) Imposte anticipate

Il Gruppo fornisce in Nota al paragrafo "5. Imposte differite attive" il dettaglio delle imposte anticipate del periodo e la loro consistenza patrimoniale. La recuperabilità delle imposte anticipate si basa sulla previsione di imponibili fiscali così come desunti dalle previsioni economico-finanziarie del Gruppo.

d) Fair value degli investimenti immobiliari

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

e) 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.

f) 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*)

In questo contesto si ricorda che l'Airport Service Agreement stipulato dalla Capogruppo con il principale vettore operante sullo scalo è stato perfezionato in data 1 febbraio 2023, con efficacia retroattiva a partire dalla winter season 2022/2023. Gli incentivi definiti nel nuovo contratto sono pertanto stati riflessi a bilancio per il bimestre novembre-dicembre 2022.

Informativa relativa ai Settori Operativi

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

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

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

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

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

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

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

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

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

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022 Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022 Non Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022 Altro	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2022
Ricavi	69.935	43.483	21.137	134.555
Costi	(64.461)	(15.266)	0	(79.727)
Margine Operativo Lordo	5.474	28.217	21.137	54.828
Ammortamenti e svalutazioni	(7.299)	(6.625)	0	(13.924)
Accantonamenti	(4.370)	(573)	0	(4.943)
Risultato operativo	(6.195)	21.019	21.137	35.961
Proventi finanziari	0	0	1.427	1.427
Oneri finanziari	0	0	(1.471)	(1.471)
Risultato ante imposte	(6.195)	21.019	21.093	35.917
Imposte dell'esercizio	0	0	(4.808)	(4.808)
Utile (perdita) d'esercizio	(6.195)	21.019	16.285	31.109
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	31.109

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021 Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021 Non Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021 Altro	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2021
Ricavi	36.635	21.854	0	58.489
Costi	(43.861)	(11.099)	0	(54.960)
Margine Operativo Lordo	(7.226)	10.755	0	3.529
Ammortamenti e svalutazioni	(7.210)	(3.345)	0	(10.555)
Accantonamenti	(1.050)	(293)	0	(1.343)
Risultato operativo	(15.486)	7.117	0	(8.369)
Proventi finanziari	0	0	499	499
Oneri finanziari	0	0	(1.079)	(1.079)
Risultato ante imposte	(15.486)	7.117	(580)	(8.949)
Imposte dell'esercizio	0	0	2.232	2.232
Utile (perdita) d'esercizio	(15.486)	7.117	1.652	(6.717)
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	(6.717)

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022 Aviation	al 31.12.2022 Non Aviation	al 31.12.2022 Altro	Consolidato al 31.12.2022
Attività non correnti	185.291	35.158	23.789	244.238
Attività immateriali	181.186	26.202	0	207.388
Diritti di concessione	180.362	25.635	0	205.997
Altre attività immateriali	824	567	0	1.391
Attività materiali	4.034	8.945	0	12.979
Terreni, immobili, impianti e macchinari	4.034	7.328	0	11.362
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	71	11	23.789	23.871
Partecipazioni	0	0	119	119
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	13.489	13.489
Imposte differite attive	0	0	10.002	10.002
Altre attività non correnti	71	11	179	261
Attività correnti	11.111	6.263	74.298	91.672
Rimanenze di magazzino	411	501	0	912
Crediti commerciali	7.301	5.371	0	12.672
Altre attività correnti	3.399	391	1.372	5.162
Attività finanziarie correnti	0	0	45.058	45.058
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	27.868	27.868
Totale attività	196.402	41.421	98.087	335.910

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021 Aviation	al 31.12.2021 Non Aviation	al 31.12.2021 Altro	Consolidato al 31.12.2021
Attività non correnti	178.018	38.375	26.563	242.956
Attività immateriali	173.922	26.356	0	200.278
Diritti di concessione	173.313	26.051	0	199.364
Altre attività immateriali	609	305	0	914
Attività materiali	4.018	12.007	0	16.025
Terreni, immobili, impianti e macchinari	4.018	7.275	0	11.293
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	78	12	26.563	26.653
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	13.306	13.306
Imposte differite attive	0	0	13.093	13.093
Altre attività non correnti	78	12	120	210
Attività correnti	22.032	3.597	28.691	54.320
Rimanenze di magazzino	457	278	0	735
Crediti commerciali	17.001	2.976	0	19.977
Altre attività correnti	4.574	343	476	5.393
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	28.215	28.215
Totale attività	200.050	41.972	55.254	297.276

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

Nell'esercizio 2022 il Gruppo ha realizzato il proprio fatturato principalmente verso i clienti esposti nella tabella di seguito a confronto con l'esercizio 2021:

31/12/2022	31/12/2021
RYANAIR DAC	RYANAIR DAC
WIZZ AIR HUNGARY LTD	WIZZ AIR HUNGARY LTD
HEINEMANN ITALIA SRL	EMIRATES
SOCIETE' AIR FRANCE S.A.	HEINEMANN ITALIA SRL
VECCHIA MALGA NEGOZI SRL	SOCIETE' AIR FRANCE S.A.
BRITISH AIRWAYS PLC	VECCHIA MALGA NEGOZI SRL
EMIRATES	EUROPEAN AIR TRANSPORT LEIPZIG GMBH
TURKISH AIRLINES	TURKISH AIRLINES
LUFTHANSA LINEE AEREE GERMANICHE	KLM CITYHOPPER B.V.
VUELING AIRLINES SA	VOLOTEA S.L.

Come nell'esercizio precedente otto dei primi dieci clienti per fatturato 2022 sono vettori e tra questi nel biennio si confermano Ryanair e Wizz Air come primi clienti del Gruppo, essendo i vettori che hanno trasportato il maggior numero di passeggeri. I due clienti non aviation, Heinemann e Vecchia Malga, presenti anche nell'esercizio di confronto, sono subconcessionari del Duty Free e di alcuni punti Food and Beverage del Terminal.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Diritti di concessione	205.997	199.364	6.633
Software, licenze e diritti simili	765	404	361
Altre attività immateriali	45	50	(5)
Altre attività immateriali in corso	581	460	121
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	207.388	200.278	7.110

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività immateriali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 con relativo confronto con l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 per singola categoria di attività immateriale.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2021			Movimentazione del periodo				al 31.12.2022		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/ Svalutazioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	254.589	(55.225)	199.364	15.928	(7.447)	(1.848)	0	268.669	(62.672)	205.997
Software, licenze e diritti simili	14.532	(14.128)	404	1.017	(656)	0	0	15.549	(14.784)	765
Altre attività immateriali	250	(200)	50	0	(5)	0	0	250	(205)	45
Certificati Energetici	0	0	0	77	0	(77)	0	0	0	0
Altre attività immateriali in corso	460	0	460	121	0	0	0	581	0	581
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	269.831	(69.553)	200.278	17.143	(8.108)	(1.925)	0	285.049	(77.661)	207.388

Al 31 dicembre 2022, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 16 milioni di Euro (pari al fair value dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) principalmente dovuto ai lavori per la:

- realizzazione di un nuovo piazzale di sosta per aeromobili; trattasi dei lavori di ampliamento del piazzale Apron 3 e di collegamento con il piazzale dedicato all'Aviazione Generale (Apron 4);
- realizzazione di un nuovo impianto di laminazione delle acque di dilavamento dell'aeroporto, in sostituzione del bacino esistente denominato "Cava Olmi";
- rifunzionalizzazione dell'area cargo che comprende anche il completamento di una nuova tettoia, la realizzazione di rulliere per il carico e scarico delle merci e la riorganizzazione degli spazi interni per massimizzare le aree per il deposito della merce import ed export;
- riqualifica controlli security e passaporti: nel corso del 2022, a seguito di risoluzione contrattuale per grave inadempimento dell'appaltatore, si è proceduto a completare in via di somma urgenza le fasi iniziate e non terminate dall'appaltatore, avviando quindi l'urgente aggiornamento progettuale necessario per il residuo delle attività.

Tra gli altri investimenti dell'esercizio la realizzazione di una bike station sotto la stazione del People Mover per incentivare il trasporto sostenibile e di un nuovo pozzo per alimentare l'impianto *de-icing* implementando la rete idrica e contenendo i costi di gestione.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 7,4 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione.

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento di 1 milione di Euro che riguarda principalmente la realizzazione del nuovo sito Web per migliorare il servizio offerto al passeggero, lo sviluppo ed integrazione della funzionalità Wayfinding nelle App Mobili BLQ – Bologna Airport che offre all'utente, rispetto al sito web, un valore aggiunto in termini di esperienza, fruizione di servizi e facilitazione di movimento all'interno dell'aeroporto e la realizzazione di una piattaforma informatica per la protocollazione e gestione dei documenti aziendali.

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

I Diritti di Concessione sono sottoposti a *impairment test* almeno una volta l'anno in corrispondenza dell'approvazione del bilancio e anche periodicamente al verificarsi di indicatori interni ed esterni di riduzione del valore di tali attività al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore.

Relativamente all'annualità 2022 il Gruppo ha aggiornato il 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 al 31 dicembre 2022 pari a 206 milioni di Euro (corrispondente al 60,76% sul totale attività).

Il test, così come definito dallo IAS 36, avviene confrontando il valore contabile (*carrying value*) dell'attività o del gruppo di attività componenti l'unità generatrice di flussi finanziari (C.G.U.) con il valore recuperabile della stessa, dato dal valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dal gruppo di attività componenti la C.G.U. (valore d'uso).

Ai fini dell'esecuzione del test di *impairment* il Gruppo ha determinato un'unica CGU coincidente con il Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.. La metodologia e le assunzioni relative al test di *impairment* sono state approvate dal Consiglio di Amministrazione del 20 febbraio 2023.

Per l'elaborazione del test sono state utilizzate delle previsioni economico-finanziarie esplicitate per il periodo 2023-2046 e la metodologia comprensiva del "Terminal Value" quale flusso di cassa previsto dallo IAS 36 par.39 lett c) per la dismissione delle attività al termine della concessione cui il Gruppo ha diritto su base normativa (art.703 del Codice della Navigazione).

Il metodo utilizzato si basa sul presupposto che il valore del capitale economico di un'azienda ad una certa data, nel presente caso il 31 dicembre 2022, sia rappresentato dalla somma algebrica dei seguenti elementi:

- valore “operativo”, pari al valore attuale dei flussi di cassa prodotti dalla gestione operativa dell’azienda in un arco di tempo definito compreso il flusso di cassa attualizzato del credito da Terminal Value derivante dall’incasso del credito per Terminal Value stimato al termine della concessione (periodo di proiezione esplicita; nel presente caso esso coincide con la fine della concessione aeroportuale prevista per il 2046);
- valore delle attività accessorie non strategiche o strumentali alla data di riferimento. Si precisa che non vi sono attività accessorie non strategiche o non strumentali incluse nelle proiezioni.

Si sintetizzano nel seguito le principali assunzioni alla base delle previsioni economico-finanziarie 2023-2046 finalizzate al test di impairment:

- relativamente al traffico passeggeri il 2023 è stato stimato sulla base della programmazione dei voli disponibile. Fino al 2027 sono stati stimati tassi di crescita contenuti, tenuto conto dei lavori che interesseranno il terminal nei prossimi anni mentre nel medio-lungo termine le stime del traffico passeggeri risultano leggermente più prudenti rispetto alla crescita del traffico prevista dai principali studi di settore;
- i ricavi aeronautici alla base del calcolo dei flussi di cassa ai fini dell’impairment test sono stati calcolati a partire dai volumi di traffico stimati e dalle tariffe 2023-2026 corrispondenti alla dinamica tariffaria presentata agli Utenti nell’audizione del 2 marzo 2023 (in attesa del completamento del relativo iter autorizzativo), con assunzioni sul quadro regolatorio dei periodi successivi;
- per i ricavi Non Aeronautici e gli Altri Ricavi del periodo 2023-2027 sono state effettuate stime di crescita sulla base dell’andamento del traffico, dei trend storici e dell’andamento degli spazi commerciali a disposizione dei passeggeri.

I flussi di cassa di natura operativa sono stati attualizzati mediante l’utilizzo del UDCF (*Unlevered Discounted Cash Flow*) ad un tasso pari alla media ponderata del costo del debito e dei mezzi propri (WACC - *Weighted Average Cost of Capital*) determinato mediante l’applicazione del metodo del *Capital Asset Pricing Model* (“CAPM”) con:

- *Risk free rate* Italiano pari a 3,5%;
- *Equity risk premium* pari al 6,5%;
- Beta medio unlevered dei *peer* (*panel* di società aeroportuali quotate) pari a 0,66.

Il costo del capitale di terzi è stato calcolato come media ponderata del costo dei finanziamenti esistenti al netto dell’effetto fiscale (24%), pari all’1,61%.

L’attribuzione del peso del capitale proprio e del capitale di debito pari a rispettivamente a 64,1% e 35,9% è stata effettuato sulla base di un *gearing* medio dei *peer* settoriali pari a 55,9%.

È stato infine attribuito un premio sul rischio aggiuntivo pari a 1,0% tenuto conto dei seguenti fattori:

- grado di rischiosità insito nelle Previsioni Economico-finanziarie 2023-2046, in particolare considerazione alle previsioni relative ad un arco temporale così ampio quale il periodo 2028-2046;
- minore dimensione della Società rispetto alle società quotate del campione preso a riferimento.

Sulla base di quanto in precedenza esposto la Società ha, quindi, determinato un WACC del 7,38%.

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 chiuso al 31 dicembre 2022 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività.

Il Gruppo ha ritenuto opportuno svolgere alcune analisi di sensitività al fine di verificare gli impatti sul *recoverable amount* derivanti da variazioni ritenute ragionevolmente possibili dei seguenti parametri ritenuti significativi:

- EBITDA margin;
- WACC;

ed analizzando gli impatti che tali variazioni potrebbero avere in relazione al differenziale con il valore del Capitale Investito Netto ("CIN") e con la voce Attività Immateriali.

Entrambe le *sensitivity* non hanno rilevato evidenze di *impairment loss*.

Il valore dell'EBITDA *margin* dell'arco piano utilizzato per il test di impairment che, a parità di ogni altra condizione, rende il valore della CGU pari al valore contabile del Capitale Investito Netto è inferiore a quello utilizzato nel test di *impairment* del 14% circa.

Il valore del WACC che, a parità di ogni altra condizione, rende il valore della CGU pari al valore contabile del Capitale Investito Netto è 9,22%.

Come richiesto da ESMA nelle European Common Enforcement Priorities del 28 ottobre 2022, nell'ambito del test di impairment sono stati inoltre considerati i fattori di rischio relativi al cambiamento climatico, agli impatti finanziari dell'invasione della Russia in Ucraina ed al contesto macroeconomico. Tra questi i fattori che potrebbero avere impatti non trascurabili sui flussi di cassa prospettici del Gruppo sono:

- il rischio di variabilità dei costi energetici;
- il rischio di dover sostenere esborsi non previsti al fine di perseguire l'obiettivo net zero carbon;
- il rischio di variabilità dei tassi di inflazione e dei connessi tassi di interesse;
- il rischio di interruzione dell'operatività aeroportuale a causa di incidenti, danni ad aeromobili e dotazioni aeroportuali a causa di eventi meteorologici intensi ed imprevisti;
- il rischio di una progressiva erosione del traffico aereo a corto raggio per effetto di nuove normative e/o di cambiamenti di abitudine dei singoli viaggiatori volti a preferire su queste tratte brevi alternative a minor impatto ambientale.

Il Gruppo, pur nella elevata aleatorietà delle stime in oggetto, ha valutato i possibili impatti dei fattori di rischio sopra descritti, concludendo che gli stessi sono già apprezzati in stime sufficientemente prudenti utilizzate alla base dell'impairment test o, alternativamente, effettuando sensitivity che hanno evidenziato come gli stessi potrebbero ragionevolmente determinare un decremento di marginalità operativa non significativa rispetto al decremento che, come sopra descritto, andrebbe ad azzerare l'headroom rilevato in sede di *impairment test*

Si evidenzia altresì come, nell'ambito di un settore regolamentato come quello in cui opera il Gruppo, sia lecito attendersi che andamenti sfavorevoli di molte variabili alla base delle previsioni economiche future, come minori livelli di traffico e/o maggiori livelli di costi o di investimenti, diano luogo nel medio termine, nell'ambito dei contratti di programma definiti con cadenza quadriennale, a maggiori tariffe. Questa peculiarità del settore in cui opera il Gruppo rappresenta un elemento di mitigazione del rischio anche con riferimento ai fattori di incertezza sopra descritti.

Più in generale l'headroom sopra evidenziato, pur nel contesto di incertezza tipico di un esercizio condotto su un orizzonte temporale così ampio come quello del periodo concessorio, dovrebbe altresì consentire di far fronte anche ad andamenti peggiorativi rispetto alle previsioni di alcune delle assunzioni più critiche del modello, tra cui:

- i futuri livelli tariffari, a loro volta dipendenti (i) dalla variazione dei modelli sottostanti; (ii) dalla dialettica con le autorità di settore e con l'utenza, ad oggi non conclusa con riferimento alle tariffe 2023-2026 e (iii) ai rapporti commerciali con i principali vettori, oggetto di rinegoziazione periodica;

- la significativa crescita dei volumi di traffico attesa da tutti gli studi di settore, pur in un contesto caratterizzato da incertezze connesse al progressivo incremento delle tariffe, alle problematiche legate all'operatività aeroportuale, alla supply chain e alle difficoltà nella gestione della capacity (specialmente per i network carriers);
- l'adeguatezza dell'infrastruttura aeroportuale rispetto ai tassi di crescita attesi.

2. Attività Materiali

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.232	3.151	81
Macchinari, attrezzature e impianti	1.877	2.085	(208)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.663	1.405	258
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	809	487	322
Investimenti Immobiliari	1.617	4.732	(3.115)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	11.961	14.623	(2.662)
Terreni in leasing	560	855	(295)
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in leasing	0	0	0
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	262	397	(135)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	196	150	46
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	1.018	1.402	(384)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	12.979	16.025	(3.046)

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività materiali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 con relativo confronto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 per singola categoria di attività materiale.

in migliaia di euro	31.12.2021			Movimentazione del periodo				al 31.12.2022		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/ Svalutazioni/ Riclassificazioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Terreni	2.763	0	2.763	0	0	0	0	2.763	0	2.763
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	8.625	(5.474)	3.151	381	(300)	0	0	9.006	(5.774)	3.232
Macchinari, attrezzature e impianti	16.049	(13.964)	2.085	480	(688)	(273)	273	16.256	(14.379)	1.877
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	10.598	(9.193)	1.405	879	(618)	(65)	62	11.412	(9.749)	1.663
Immobilizzazioni materiali in corso	487	0	487	322	0	0	0	809	0	809
Investimenti Immobiliari	4.732	0	4.732	0	0	(3.115)	0	1.617	0	1.617
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	43.254	(28.631)	14.623	2.062	(1.606)	(3.453)	335	41.863	(29.902)	11.961
Terreni in leasing	1.898	(1.043)	855	8	(327)	(4)	28	1.902	(1.342)	560
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in Leasing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	488	(91)	397	0	(120)	(15)	0	473	(211)	262
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	445	(295)	150	122	(81)	(107)	112	460	(264)	196
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	2.831	(1.429)	1.402	130	(528)	(126)	140	2.835	(1.817)	1.018
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	46.085	(30.060)	16.025	2.192	(2.134)	(3.579)	475	44.698	(31.719)	12.979

Al 31 dicembre 2022 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 2,2 milioni di Euro e riguarda prevalentemente l'acquisto di un apparato Firewall a protezione della rete aziendale, un nuovo sistema di storage aziendale per datacenter, due nuovi server che assicurano il rinnovo tecnologico del datacenter centrale, un elevatore semovente elettrico con batteria al litio per i passeggeri a ridotta mobilità (PRM), un'autovettura friction tester utilizzata per la misurazione del coefficiente di attrito della pista di volo e computer e hardware di vario genere. Sono stati inoltre acquistati nuovi mobili ed arredi in seguito alla riorganizzazione degli spazi del terminal cargo.

La categoria in esame include il diritto d'uso di beni di terzi in leasing, rilevato ai sensi dell'IFRS 16, che il Gruppo rileva in qualità di locatario principalmente per la locazione a lungo termine di terreni adibiti a parcheggi, di autovetture a uso promiscuo per dipendenti, di un mezzo De lcer utilizzato per attività operative in piazzale e di qualche attrezzatura. Il valore iscritto al 31 dicembre 2022 corrisponde al valore attuale delle rate di noleggio a scadere che trova corrispondenza nelle passività finanziarie correnti e non correnti per leasing.

La voce Investimenti immobiliari accoglie il valore complessivo del compendio immobiliare di proprietà del Gruppo destinato alla realizzazione di investimenti immobiliari; lo stesso è stato iscritto inizialmente al costo di acquisto e valutato successivamente con il metodo del costo.

Come indicato dallo IAS 40, anche mediante valutazioni effettuate internamente dalla Capogruppo, si procede annualmente alla valutazione di eventuali indicatori di impairment.

In sede di redazione del bilancio al 31 dicembre 2022 la Società ha ravvisato come la recente variazione degli strumenti urbanistici PTM (piano territoriale metropolitano) e PUG (piano urbanistico generale) del Comune di Bologna, unitamente all'interruzione della dialettica con un importante operatore del settore della mobilità, che avrebbe consentito la piena valorizzazione dell'investimento fatto, potessero costituire indicazioni di una possibile riduzione di valore.

In questo contesto, tenuto conto di quanto sopra e della assenza -alla data di redazione del presente Bilancio- di una progettualità matura e condivisa con gli Enti territoriali, la valutazione del compendio immobiliare affidata ad un perito esterno a supporto della valorizzazione al fair value ha determinato la svalutazione iscritta nel bilancio in esame. AdB ha tuttavia già avviato un'aggiornata progettualità al fine di valutare lo sviluppo delle potenzialità dell'area, in linea con quelle ancora offerte dai vigenti strumenti urbanistici.

3. Partecipazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Altre Partecipazioni al 31 dicembre 2022 a confronto con i dati al 31 dicembre 2021:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 31.12.2022
Altre partecipazioni	44	75	0	0	119
TOTALE PARTECIPAZIONI	44	75	0	0	119

In data 10 novembre u.s. la Capogruppo ha acquistato da Aeroporti di Roma una partecipazione del 5% nella società UrbanV Spa, costituita in data 28 giugno 2022 da Aeroporti di Roma, Aeroporto di Venezia e Aeroports de la Cote d'Azur per lo sviluppo internazionale della urban air mobility.

La composizione della voce in esame è quindi la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
UrbanV Spa	5%	75	0	75
Bologna Welcome Srl	10%	41	41	0
Consorzio Energia Fiera District	14,3%	3	3	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		119	44	0

4. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi / Riclassifiche	Svalutazioni	al 31.12.2022
Credito da Terminal Value	1.387	165	0	0	1.553
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Altre attività finanziarie	1.046	17	0	0	1.063
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	13.306	182	0	0	13.489

Al 31 dicembre 2022 la voce "Altre attività finanziarie non correnti" è formata da:

- 1,6 milioni di Euro dal credito da Terminal Value sugli investimenti in diritti di concessione e sugli interventi effettuati sul fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali. Tale credito, iscritto al valore attuale, deriva dall'applicazione della normativa sul Terminal Value di cui all'art.703 cod. nav. che stabilisce che, per gli investimenti in diritti di concessione e per gli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, il gestore aeroportuale riceverà dal subentrante, alla scadenza della concessione, un importo, pari al valore residuo a tale data dell'investimento stesso calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria.

- 10,9 milioni di Euro di strumento finanziario partecipativo in Marconi Express Spa, società concessionaria della realizzazione e gestione dell'infrastruttura di collegamento rapido su rotaia tra Aeroporto e Stazione Centrale di Bologna denominato People Mover. Tale strumento finanziario, sottoscritto dalla Capogruppo in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro, è iscritto per tale valore, corrispondente all'importo effettivamente versato ovvero al costo sostenuto a tale data. L'investimento in esame, oltre all'interesse strategico-operativo legato al miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto, risponde all'obiettivo del Gruppo sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita dell'attività finanziaria. Ai sensi del principio contabile IFRS 9, trattandosi di strumento partecipativo di capitale, l'attività finanziaria è valutata al fair value through profit or loss. Nel caso di specie, considerata la difficoltà di misurazione del fair value di tale Strumento Finanziario Partecipativo, le valutazioni successive di tale SFP avvengono al costo quale miglior stima di fair value; in ragione dell'ampio range di valori che può assumere il fair value dello strumento nell'ambito di una valutazione basata sul valore attuale dei flussi finanziari attesi in un periodo molto ampio quale quello della concessione aeroportuale, tale analisi è utilizzata solo al fine di identificare possibili perdite di valore.

- 1,1 milioni di Euro di un prodotto di capitalizzazione acquistato nel 2019, di durata 10 anni e scadenza nel 2029. Ai sensi del principio IFRS 9 tale attività è classificata nella categoria degli "Held to collect – HTC", in quanto risponde all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali. Tuttavia nel caso di specie la scadenza è definita contrattualmente ma il rendimento è legato all'andamento di una gestione patrimoniale e quindi questi strumento finanziario è valutato al *fair value through profit or loss*.

5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 31.12.2022
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	13.093	1.218	(4.309)	10.002

Le differenze temporanee su cui sono iscritte le imposte anticipate sono dettagliate nella tabella che segue. Il decremento registrato nell'esercizio in chiusura è ascrivibile principalmente all'utilizzo, in deduzione del reddito realizzato nel periodo, di quota parte della perdita fiscale pregressa e dell'ACE maturata nel 2020 e 2021.

La recuperabilità delle imposte anticipate si basa sulla previsione di imponibili fiscali così come desunti dalle previsioni economico-finanziarie 2023-2027 approvate dal Consiglio di Amministrazione del 20 febbraio 2023 ed è quindi attendibilmente imputabile alle previsioni sottese derivanti dalle più aggiornate proiezioni economiche del Gruppo.

Ires	Imponibile				Imposta			
	<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Incrementi	Utilizzi
1) Altri costi a deducibilità IRES differita	5.447	2.834	(1.901)	6.380	1.307	680	(456)	1.531
2) Fondo svalutazione crediti	1.547	1.054	(249)	2.352	371	253	(59)	565
3) Accantonamenti IRES a fiscalità differita	1.373	564	(693)	1.244	329	135	(167)	297
4) Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	12.453	0	(724)	11.729	2.987	0	(174)	2.813
5) Ammort. Diritti di concessione da Accordo ENAC - ENAV	180	0	(13)	167	44	0	(3)	41
6) Attualizzazione fondo TFR+ altri costi personale	645	90	(540)	195	130	23	(103)	50
7) Ammort. Costi di impianto e ampliamento	14	0	(3)	11	3	0	0	3
8) Eccedenza ACE pregressa	1.485	0	(1.485)	0	357	0	(357)	0
9) Perdite fiscali recuperabili	29.113	10	(11.972)	17.151	6.988	2	(2.873)	4.117
Totale Ires	52.257	4.552	(17.580)	39.229	12.516	1.093	(4.192)	9.417

Irap	Imponibile				Imposta			
	<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Incrementi	Utilizzi
Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	364	6	(305)	65	15	0	(12)	3
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	11.822	2.891	(1.555)	13.158	496	122	(66)	552
Ammortamento costi impianto ampliamento FTA	14	0	(3)	11	1	0	0	1
Ammort. Diritti di concessione Accordo ENAC - ENAV	108	0	(13)	95	4	0	0	4
Attualizzazione altri costi personale a Lungo Termine	224	90	(106)	208	10	3	(4)	9
Totale Irap	12.532	2.987	(1.982)	13.537	526	125	(82)	569

In questo contesto si evidenzia come la Capogruppo non abbia stanziato le imposte anticipate calcolate sulla svalutazione degli investimenti immobiliari operata nell'esercizio, in quanto la recuperabilità delle stesse risulta ad oggi incerta e subordinata a fattori in parte al di fuori del controllo della stessa.

Nella tabella seguente, invece, vengono riportati i crediti d'imposta per la fruizione dei benefici fiscali in relazione agli interventi di riqualifica energetica ed i relativi utilizzi dell'esercizio.

<i>Altri</i>	<i>Credito d'Imposta</i>			
	<i>al 31.12.2021</i>	<i>Incrementi</i>	<i>Utilizzi/Rettifiche</i>	<i>al 31.12.2022</i>
<i>in migliaia di euro</i>				
Altri Crediti	51	0	(35)	16
Totale "Altri Crediti"	51	0	(35)	16

6. Altre attività non correnti

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

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2022</i>	<i>al 31.12.2021</i>	<i>Variazione</i>
Ratei e risconti attivi non correnti	42	50	(8)
Depositi cauzionali	92	93	(1)
Crediti tributari non correnti	127	67	60
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	261	210	51

La voce "crediti tributari non correnti" che accoglie la variazione più significativa di questa categoria, accoglie il credito d'imposta esigibile oltre l'esercizio successivo per:

- investimenti in beni strumentali di cui alla L. 160/2019 art. 1, co. da 184 a 197 e alla L. 178/2020 art. 1, co. da 1051 a 1063;
- attività di ricerca, sviluppo, innovazione tecnologica ai sensi dell'art. 1, commi 198 - 209 della Legge 27 dicembre 2019, n. 160 successive modificazioni ed integrazioni.

7. Rimanenze di magazzino

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

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2022</i>	<i>al 31.12.2021</i>	<i>Variazione</i>
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	524	562	(38)
Rimanenze di Prodotti finiti	388	173	215
RIMANENZE DI MAGAZZINO	912	735	177

Le rimanenze di materie sussidiarie e di consumo si riferiscono a giacenze di gasolio da riscaldamento e liquido antigelo per lo sbrinamento della pista oltre a materiali di officina e di consumo quali cancelleria, stampati e divise mentre le rimanenze di prodotti finiti si riferiscono al carburante per aeromobili ed al liquido antigelo per lo sbrinamento degli stessi. La crescita delle rimanenze al 31 dicembre 2022 è dovuta a queste ultime componenti.

8. Crediti commerciali

La tabella che segue mostra la composizione dei crediti commerciali e dei relativi fondi rettificativi:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Crediti commerciali	15.075	21.616	(6.541)
Fondo svalutazione	(2.403)	(1.639)	(764)
CREDITI COMMERCIALI	12.672	19.977	(7.305)

Al 31 dicembre 2022 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere, ammontano a 15,1 milioni di Euro ed evidenziano un decremento di 6,5 milioni di Euro nonostante la crescita dei volumi di traffico e quindi del fatturato. Ciò è dovuto alla ripresa dei normali termini di incasso dei crediti commerciali dopo il forte rallentamento registrato nel biennio precedente. Nel 2022 i giorni medi di incasso sono stati 48 contro 79 giorni medi del 2021.

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

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2022
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	6.009	8.313	14.322
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	753	0	753
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	6.762	8.313	15.075

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	6.009	3.140	1.832	369	2.972	14.322

Dei crediti commerciali scaduti da oltre 90 giorni il 69% trova copertura nel fondo svalutazione crediti.

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

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

Come si evince nell'anno in esame si registra un miglioramento dell'anzianità dei crediti; in particolare i crediti a scadere al 31 dicembre 2022 sono il 43% dei crediti complessivi contro il 33% del 31 dicembre 2021.

Per quel che riguarda il fondo svalutazione crediti si registra una crescita sia per le svalutazioni effettuate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso, sia per le svalutazioni applicate sulla massa creditoria residuale, suddivisa in categorie di clienti e per classi di scaduto, in applicazione del metodo parametrico semplificato consentito dall'IFRS9 alle società con un portafoglio clienti diversificato e parcellizzato (*Provision Matrix*).

Gli accantonamenti del periodo ammontano a 1,1 milioni di Euro, di cui 384 mila portati a diretta riduzione dei relativi ricavi in quanto trattasi di importi fatturati nell'esercizio e ritenuti non incassabili. Oltre alla svalutazione di crediti verso vettori in procedura concorsuale è stata operato un appostamento significativo a fronte della posizione creditoria verso un operatore aeroportuale la cui solvibilità è stata valutata a rischio.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2022
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.639)	(1.100)	312	24	(2.403)

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2021
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(992)	(816)	111	58	(1.639)

Nei primi due mesi del 2023 la Capogruppo ha incassato circa il 47% dei crediti verso clienti (commerciali e relativi ad addizionale e Iresa) esposti al 31 dicembre 2022.

9. Altre attività correnti

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Credito IVA	170	88	82
Crediti per imposte dirette	217	54	163
Crediti verso il personale	31	53	(22)
Altri crediti	4.744	5.198	(454)
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	5.162	5.393	(231)

All'interno di questa categoria si rileva la crescita del credito IVA legato al maggiore volume di vendite e dei crediti per imposte dirette relativi principalmente al credito esigibile a breve termine per investimenti su beni strumentali di cui alla L.160/2019 art., co.184 a 197, alla L. n. 178/2020 art.1 co.1051 a 1063 oltre ai crediti d'imposta sui maggiori oneri sostenuti per energia elettrica e gas naturale ex art. 6 del D.L. 115/2022 acquistati ed effettivamente utilizzati dal secondo trimestre 2022.

Infine, gli "altri crediti" in diminuzione sono composti dalle seguenti voci:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	3.986	5.279	(1.293)
Crediti per Iresa	200	341	(141)
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.283)	(1.584)	301
Ratei e Risconti attivi	790	761	29
Anticipi a fornitori	5	7	(2)
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	80	77	3
Altri crediti correnti	966	317	649
TOTALE ALTRI CREDITI	4.744	5.198	(454)

I crediti verso clienti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri e per Iresa evidenziano una diminuzione legata ai maggiori incassi registrati verso la fine dell'esercizio in esame rispetto all'analogo periodo del 2021. La posta indicata come "fondo svalutazione altri crediti correnti" accoglie il fondo svalutazione dei crediti per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e per l'Iresa, ottenuto per riclassifica nell'attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell'addizionale e dell'Iresa addebitata ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale o che contestano l'addebito. Questa posta che riveste un carattere esclusivamente patrimoniale, è classificata a deconto dei rispettivi crediti per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero e si è movimentata come illustrato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2022
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale/Iresa	(1.584)	(134)	267	168	(1.283)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(1.584)	(134)	267	168	(1.283)

La crescita della voce "altri crediti correnti" attiene prevalentemente all'anticipazione lavori erogata ad un appaltatore il cui contratto di appalto è stato risolto in danno nel corso del 2022 ai sensi e per gli effetti dell'art.108 del D.Lgs. 50/2016 e per il cui approfondimento si rimanda al capitolo Contenziosi della Relazione sulla Gestione.

Infine, si dà atto che a fine 2022 AdB ha formalizzato a GH Italia Spa una istanza di rendiconto per la verifica della clausola di aggiustamento prezzo del corrispettivo di cessione della partecipazione in Marconi Handling, clausola contenuta nell'atto di vendita della partecipazione del dicembre 2012 che prevede un meccanismo di aggiustamento prezzo legato a condizioni eventualmente da realizzarsi al massimo entro il 31 dicembre 2022. Alla luce dell'attuale indeterminatezza del credito, gli amministratori non ritengono vi siano le condizioni per l'iscrizione di tale credito al 31 dicembre 2022. Proseguiranno le verifiche e le interlocuzioni con GH per addivenire a una puntuale determinazione del credito in adempimento di tale clausola contrattuale e ne verrà fornita opportuna informativa nei prossimi bilanci.

10. Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 31 dicembre 2022 e nella tabella successiva, la relativa movimentazione dell'esercizio.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Time deposit	45.058	0	45.058
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	45.058	0	45.058

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Acquisizioni	Altri incrementi /riclassifiche	Decrementi/ Cessioni	al 31.12.2022
Time deposit	0	45.000	58	0	45.058
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	0	45.000	58	0	45.058

Al 31 dicembre 2022 questa voce è costituita da quattro Time Deposit sottoscritti dalla Capogruppo a fine 2022 con durata sei e dodici mesi.

11. Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Depositi bancari e postali	27.839	28.180	(341)
Denaro e valori in cassa	29	35	(6)
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	27.868	28.215	(347)

La voce “depositi bancari e postali” è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari. Per il commento sull’andamento dei flussi di risorse liquide del periodo si rimanda al cap.3.2 della Relazione della Gestione. Oltre ai conti correnti bancari la Capogruppo dispone di una linea di credito non utilizzata di 5 milioni di Euro.

Posizione Finanziaria Netta

La seguente tabella riporta la composizione della posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021, in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021
A Disponibilità liquide	27.868	28.215
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	0
C Altre attività finanziarie correnti	45.058	0
D Liquidità (A+B+C)	72.926	28.215
E Debito finanziario corrente	(2.819)	(1.732)
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(14.976)	(6.191)
G Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(17.795)	(7.923)
H Posizione finanziaria corrente netta (G - D)	55.131	20.292
I Debito finanziario non corrente	(47.605)	(62.577)
J Strumenti di debito	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(521)	(949)
L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(48.126)	(63.526)
M Totale posizione finanziaria netta (H + L)	7.005	(43.234)

La voce A è pari alla voce “cassa ed altre disponibilità liquide”; si rimanda alla nota 11 per maggiori dettagli.

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

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

Per un’analisi di dettaglio in relazione all’evoluzione della posizione finanziaria netta nel biennio 2021 – 2022, si rimanda a quanto esposto dagli amministratori nella relazione sulla gestione.

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	67.887	74.201	(6.314)
Risultato dell'esercizio	31.109	(6.717)	37.826
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	189.310	157.798	31.512

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2022 ammonta a Euro 90.314.162, risulta interamente versato ed è formato da n. 36.125.665 azioni ordinarie prive di valore nominale.

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

<i>in unità di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	31.511.149	(6.739.017)
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	0,87	(0,19)
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,87	(0,19)

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo Consolidato

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

ii. Riserve

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	8.179	8.179	0
Riserva straordinaria	57.389	57.116	273
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/perdite portati a nuovo	(19.435)	(12.445)	(6.990)
Riserva OCI	(658)	(1.060)	402
TOTALE RISERVE	67.887	74.201	(6.315)

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è stata costituita quanto a:

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

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

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

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

- degli utili/perdite derivanti dalle scritture IAS delle società controllate;
- della destinazione del risultato dell'esercizio precedente della controllata Tag e della Capogruppo.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(862)	(1.395)	533
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	204	335	(131)
RISERVA OCI	(658)	(1.060)	402
di cui di terzi	0	0	0
di cui del gruppo	(658)	(1.060)	402

13. TFR e altri fondi relativi al personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del TFR e altri fondi relativi al personale al 31 dicembre 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
TFR	3.106	3.616	(510)
Altri fondi relativi al personale	207	225	(18)
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.313	3.841	(528)

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.12.2022
TFR	3.616	20	61	(116)	(475)	3.106
Altri fondi relativi al personale	225	126	0	(86)	(58)	207
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.841	146	61	(202)	(533)	3.313

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

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

- a) tasso di attualizzazione: 3,63% per la valutazione al 31.12.2022 e 0,98% per la valutazione al 31.12.2021;
- b) tasso di inflazione: 2,30% per la valutazione al 31 dicembre 2022 e 1,75% per la valutazione al 31.12.2021;
- c) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato. Con riferimento all'invalidità è stata utilizzata una tavola INPS differenziata in funzione dell'età e del sesso;
- d) tasso di turnover del personale: 1%.

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

in migliaia di euro	Parametro valutativo					
	+1% sul tasso di turnover	-1% sul tasso di turnover	+ 0,25% sul tasso annuo di inflazione	- 0,25% sul tasso annuo di inflazione	+ 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione	- 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione
TFR	3.121	3.089	3.145	3.067	3.045	3.168

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	216
2	233
3	213
4	248
5	122

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 31 dicembre 2022 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale come disciplinato dalla Politica per la Remunerazione commentata nella Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari, cui si rimanda per maggiori approfondimenti.

La valutazione attuariale al 31 dicembre 2022 del piano di incentivazione a lungo termine e del patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale è stata effettuata con il supporto di esperti attuari con la metodologia dei "benefici maturati" in base allo IAS 19 (paragrafi 67-69) mediante il criterio "Project Unit Credit". Tale metodologia si sostanzia in valutazioni che esprimono il valore attuale medio delle obbligazioni maturate in base al servizio che il lavoratore ha prestato fino all'epoca in cui la valutazione stessa è realizzata.

I principali parametri valutativi sono stati:

- a) tasso di attualizzazione: 3,77% per la valutazione al 31.12.2022 (0,98% per la valutazione al 31.12.2021) della passività per il patto di non concorrenza pari al rendimento avente durata comparabile alla durata del collettivo dei lavoratori del settore e 3,34% per la valutazione al 31.12.2022 (-0,17% per la valutazione al 31.12.2021) delle passività per l'incentivazione a lungo termine, rendimento in linea con la durata dei piani in esame;
- b) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato.
- c) frequenza dimissioni volontarie e cessazione del rapporto causa azienda: 1%;
- d) probabilità di raggiungimento degli obiettivi pari al 70-100% a seconda dei cicli.

Si riporta, infine, la *sensitivity* che evidenzia gli effetti sugli altri fondi relativi al personale, in particolare sul fondo relativo al patto di non concorrenza, in caso di cessazione del rapporto con probabilità al 10%:

<i>in migliaia di euro</i>	Costo del servizio
Altri fondi relativi al personale	70

14. Imposte Differite Passive

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.12.2022
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.691	152	0	2.843

Il fondo imposte differite ammonta a 2,8 milioni di Euro. Le imposte differite sono state iscritte in sede di transizione agli IFRS a seguito dell'applicazione dell'IFRIC 12 "accordi per servizi in concessione", come dettagliato nella nota relativa alla Transizione ai Principi Contabili Internazionali IFRS del Bilancio 2014. L'incremento dell'esercizio è da attribuire all'applicazione dell'IFRIC 12 sugli investimenti in diritti di concessione senza rilevanza fiscale e all'iscrizione delle imposte differite passive sulla valutazione IAS 19 del TFR.

<i>Aliquota Ires 24%</i>	Imponibile				Imposta			
<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2022
Ammortamento Diritti di concessione	9.647	234	0	9.881	2.314	56	0	2.370
Attualizzazione TFR IAS 19	0	239	0	239	0	86	0	86
Totale Ires	9.647	473	0	10.120	2.314	142	0	2.456

<i>Aliquota Irap 4,2%</i>	Imponibile				Imposta			
<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2022
Ammortamento Diritti di concessione	8.954		0	8.954	377	10	0	387
Totale Irap	8.954	0	0	8.954	377	10	0	387
Totale					2.691	152	0	2.843

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

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

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione del fondo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.12.2022
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	10.097	2.877	0	(2.434)	10.541
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	1.676	0	(1.555)	2.434	2.555
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	11.773	2.877	(1.555)	0	13.096

La movimentazione dell'esercizio è dovuta:

- ✓ all'accantonamento di 4,1 milioni di Euro al netto dell'aggiornamento del tasso di attualizzazione dei flussi finanziari che ha determinato un impatto positivo per proventi finanziari di 1,2 milioni di Euro;
- ✓ agli utilizzi (1,6 milioni di Euro) per interventi che riguardano principalmente il ripristino di un tratto dello strato di usura della pista di volo oltre ad interventi sulla copertura del terminal, di riqualifica uffici e interventi vari sugli impianti.

Le riclassifiche sono relative alla periodica riclassifica tra le passività correnti della quota di oneri il cui esborso è previsto nel corso delle dodici mensilità successive al periodo di riferimento.

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 31 dicembre 2022:

<i>in migliaia di euro</i>	Saldo esercizio (oneri)/ proventi finanziari	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Fondo di rinnovo infrastrutture	(1.202)	(1.140)	(1.214)

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 corrente e corrente)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi per rischi ed oneri non correnti e correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 31.12.2022
Fondo rischi per contenziosi in corso	978	423	(235)	1.166
Altri fondi rischi e oneri	539	1	(471)	69
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	1.517	424	(706)	1.235
Fondo arretrati lavoro dipendente	23	6	0	29
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	23	6	0	29
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	1.540	430	(706)	1.264

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

- la stima degli interessi eventualmente dovuti in relazione al debito relativo al servizio antincendio (18,6 milioni di Euro al 31 dicembre 2022), così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009;
- la stima dei rischi di revocatoria su clienti falliti nei passati esercizi, ad eccezione del fallimento Alitalia, per cui si rimanda al paragrafo successivo;
- la stima della passività per possibili contenziosi con dipendenti e con appaltatori di lavori sul sedime aeroportuale.

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

La voce "altri fondi rischi ed oneri" è stata invece movimentata a fronte della sottoscrizione dell'atto di adesione nei confronti del Comune di Bologna, a seguito della diversa classificazione catastale di alcuni immobili ad opera dell'Agenzia delle Entrate - Direzione Provinciale di Bologna - Ufficio Provinciale - Territorio Area Servizi Catastali e Cartografici in data 13.12.2021, avendo la stessa provveduto d'ufficio ex L.311/04. La definizione del suddetto atto si è definitivamente perfezionata con il versamento della somma dovuta anche se tale adesione non ha significato di acquiescenza ed è stata assunta al solo fine di evitare un contenzioso la cui prosecuzione sarebbe stata, in qualunque caso, eccessivamente onerosa ed antieconomica per il Gruppo, avuto riguardo al ridotto ambito di applicazione delle annualità in oggetto e la non applicazione delle sanzioni. Il Gruppo ha fatto valere le proprie ragioni, con notifica, in data 9 febbraio 2022, di un apposito ricorso tributario avverso l'Agenzia del Territorio e delle Entrate per impugnare l'atto di classamento di imperio del 13 dicembre 2021, di cui si contestano radicalmente presupposti e motivazioni. L'udienza di trattazione nel merito, innanzi la Commissione Tributaria competente si è tenuta in data 7 marzo 2023, il cui esito è stato favorevole, avendo, la Corte di Giustizia Tributaria di primo grado di Bologna - con sentenza n.123/2023 depositata il 13 marzo 2023 - accolto in toto le ragioni del Gruppo, pronunciandosi - disattesa ogni contraria eccezione - per l'annullamento dell'atto impugnato e compensando le spese. Il Gruppo, sino a che il contenzioso catastale proseguirà, senza un giudicato definitivo, provvederà a corrispondere le imposte IMU di competenza per poi fare valere, nei termini di legge, le eventuali richieste di rimborso di quanto versato.

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

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

Passività potenziali

In relazione al contenzioso doganale che ha coinvolto la controllata FFM nel 2021, più dettagliatamente descritto nell'apposita sezione "contenziosi" della Relazione sulla gestione, cui si rimanda, si rammenta che l'Ufficio delle Dogane di Bologna, in data 20 aprile 2021, ha notificato alla controllata FFM l'avviso di rettifica di diversi accertamenti di dichiarazione doganale, che contenevano l'invito a corrispondere maggiori dazi e IVA, unitamente agli interessi di mora, per circa 4,3 milioni di Euro. La controllata FFM, che ritiene di avere sempre operato nella massima correttezza e legalità, ha proposto impugnativa avverso ai già menzionati avvisi, cui ha fatto seguito la sentenza della CTP di Bologna del 6 luglio 2022, che ha accolto solo parzialmente i ricorsi di FFM, riducendo così l'ammontare delle somme richieste dall'agenzia delle entrate di 0,8 milioni di Euro. La società sulla scorta del parere dei legali incaricati, valutato il dossier documentale inerente alla posizione, la giurisprudenza in materia e la recente sentenza di primo grado, conferma di ritenere possibile ma non probabile la soccombenza. Nei termini di procedura FFM proporrà appello avverso le motivazioni non accolte nella sentenza del luglio 2022. Relativamente a questo contenzioso, infine, si ricorda che la garanzia per 5,8 milioni di Euro emessa da primario istituto a favore dell'Agenzia della Dogane su richiesta di FFM, per il provvedimento sospensivo dei verbali di accertamento notificati alla controllata, prevede una co-obbligazione da parte di AdB. A tale fideiussione ne è stata aggiunta, a inizio 2023 una supplementare del valore di 278 mila Euro per ottenere la sospensione dell'esecutività dei verbali di accertamento oggetto dell'impugnazione, a seguito della loro parziale modifica in aumento sulla scorta di una procedura di revisione dell'Ufficio delle Dogane.

In relazione, infine, alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia la Società ha ricevuto, ad inizio maggio 2020, notifica dell'azione revocatoria proposta dal Commissario Straordinario di ALITALIA SAI in a.s.. il Gruppo ha valutato la passività potenziale legata al rischio di revocatoria sui crediti incassati nei sei mesi antecedenti la procedura, per un importo pari a 2,01 milioni di Euro (al lordo dell'addizionale comunale ai diritti di imbarco dei passeggeri già versata alle autorità competenti). Alla data di redazione del presente documento, tenuto conto delle informazioni note e degli elementi di difesa eccepibili a fronte dell'azione avanzata, gli Amministratori, previo confronto con i legali incaricati, hanno giudicato la passività in oggetto come possibile ma non probabile; gli stessi hanno pertanto, ritenuto di darne opportuna informativa in Nota senza procedere ad alcun accantonamento e nel contempo di proseguire nella propria azione di difesa. In ogni caso, il contenzioso non si definirà prima della fine dell'anno 2024.

17. Passività finanziarie non correnti e correnti

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Mutui - parte non corrente	47.605	62.577	(14.972)
Passività finanziarie non correnti per leasing	521	949	(428)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	48.126	63.526	(15.400)
Mutui – parte corrente	14.976	6.191	8.785
Passività finanziarie correnti per leasing	540	597	(57)
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	2.254	1.112	1.142
Altri debiti finanziari correnti	25	23	2
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	17.795	7.923	9.872
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	65.921	71.449	(5.528)

Le passività finanziarie al 31 dicembre 2022 ammontano a 65,9 milioni di Euro in calo di 5,5 milioni rispetto al 31 dicembre 2021 principalmente per il pagamento delle rate dei mutui in scadenza nel periodo (6,2 milioni di Euro).

La voce “mutui” è costituita da:

- mutuo con garanzia SACE con scadenza 2026 erogato da Intesa Sanpaolo Spa nel luglio 2020 per Euro 33,9 milioni per supportare il piano di sviluppo infrastrutturale e fronteggiare la riduzione del traffico derivante dall'emergenza Covid-19. Tale finanziamento che prevede un periodo di preammortamento di 3 anni con pagamento della prima rata nel 2023, è classificato per 28,25 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti e 5,65 milioni tra i mutui correnti;
- mutuo con garanzia SACE con scadenza 2026 erogato da Unicredit Spa nel luglio 2020 per Euro 25 milioni per supportare il piano di sviluppo infrastrutturale e fronteggiare la riduzione del traffico derivante dall'emergenza Covid-19. Tale finanziamento che prevedeva un periodo di preammortamento di 2 anni terminato a fine giugno 2022, è classificato per 15,6 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti e per 6,25 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui parte corrente. Nel 2022 sono state rimborsate le prime due rate pari a 3,1 milioni di Euro;
- mutuo quindicennale con scadenza 2026 per un residuo complessivo al 31 dicembre 2022 di 1,7 milioni di Euro (2,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2021), erogato dal Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana) a sostegno dei costi di realizzazione del Terminal Aviazione Generale. Tale debito è classificato per 1,2 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente (1,7 milioni di Euro al 31 dicembre 2021), e per 0,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi dodici mesi, tra i mutui – parte corrente (0,5 milioni di Euro anche al 31 dicembre 2021). Nel 2022 sono state rimborsate le rate in scadenza per 0,5 milioni di Euro;
- mutuo decennale con scadenza dicembre 2024, in essere al 31 dicembre 2022 per 5,1 milioni di Euro (7,7 milioni di Euro al 31 dicembre 2021) erogato da Intesa Sanpaolo Spa, finalizzato alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali. Tale finanziamento è classificato per 2,55 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente e per 2,55 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui – parte corrente. Nel 2022 sono state rimborsate le due rate in scadenza per 2,6 milioni di Euro.

Al fine di garantire la necessaria liquidità per supportare il piano degli investimenti e sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale, la Capogruppo ha sottoscritto a dicembre 2021 un finanziamento con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) per il quale al 31 dicembre 2022 non è stata avanzata nessuna richiesta di erogazione. Il contratto di finanziamento consentirà ad AdB una flessibilità adeguatamente allineata agli avanzamenti del piano di sviluppo infrastrutturale ed all'effettivo fabbisogno finanziario, assicurando un periodo di disponibilità delle erogazioni fino a 48 mesi dalla stipula e *tranches* plurime, in ogni caso per un importo complessivo non superiore al 50% dei costi stimati dell'intero progetto. Ciò unitamente alla flessibilità dell'opzione di scelta tra un tasso fisso e un tasso variabile, il cui importo sarà in entrambi i casi determinato da parte di BEI in relazione al momento della richiesta di finanziamento e alle condizioni complessive di erogazione e restituzione. L'ultima data di rimborso di ogni *tranche* cadrà non prima di quattro anni e non oltre diciotto anni dalla relativa data di erogazione, ferma la possibilità per AdB di procedere a rimborsi anticipati volontari. Il contratto presenta *negative pledges* e *covenant* anche informativi tipici per similari fattispecie, tra cui un obbligo di rimborso anticipato in caso di acquisizione del controllo di AdB.

Dettaglio Mutui:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Mutui - parte non corrente	47.605	62.577	(14.972)
Mutui - parte corrente	14.976	6.191	8.785
TOTALE MUTUI	62.581	68.768	(6.187)

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 31 dicembre 2022:

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

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

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

Con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento del Gruppo, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 31 dicembre 2022 il Gruppo non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori in quanto il Gruppo è adempiente rispetto agli impegni contrattuali in essere.

Si riporta di seguito una *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati ai mutui a tasso variabile in essere al 31 dicembre 2022.

Istituto Finanziario erogante	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	in migliaia di Euro			
			Saldo 31.12.2022	Saldo esercizio interessi	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 0,9	1.711	15	25	13
Intesa San Paolo Spa garanzia Sace	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 1.29%	33.900	437	607	403

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

in migliaia di euro	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Passività finanziarie per leasing non correnti	521	949	(428)
Passività finanziarie correnti per leasing	540	597	(57)
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER LEASING	1.061	1.546	(485)

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

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

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

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

in migliaia di euro	31/12/2021	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/Riclassifiche	31/12/2022
Finanziamenti - quota corrente	6.191	6.197	0	14.982	14.976
Passività per leasing - quota corrente	597	(647)	70	520	540
Finanziamenti - quota non corrente	62.557	0	0	14.952	47.605
Passività per leasing - quota non corrente	949	0	78	(506)	521
Totale	70.294	6.844	148	44	63.642

Infine, la voce debiti per addizionale sui diritti di imbarco passeggeri e per Iresa della prima tabella della nota in esame attiene alla quota incassata dai vettori al 31 dicembre 2022 e riversata agli Enti creditori nel mese di gennaio.

18. Debiti commerciali

in migliaia di euro	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	24.869	19.035	5.834

I debiti commerciali si riferiscono agli acquisti di beni e servizi, compresi gli investimenti e sono principalmente verso fornitori nazionali; la voce evidenzia una crescita rispetto al 31 dicembre 2021 in linea con la ripresa complessiva delle attività. I giorni medi di pagamento verso fornitori sono rimasti sostanzialmente invariati rispetto all'esercizio precedente (52 nel 2022 contro 54 nel 2021).

Di seguito si riporta la suddivisione dei debiti commerciali al 31 dicembre 2022 ed al 31 dicembre 2021 per fasce di scaduto:

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2022
Fatture/note di credito ricevute	12.220	3.086	15.306
Fatture/note di credito da ricevere	9.563	0	9.563
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	21.783	3.086	24.869

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	12.220	1.720	77	92	1.197	15.306

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

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

Come si evince dalle tabelle suesposte l'anzianità dei debiti commerciali è leggermente aumentata al 31 dicembre 2022 rispetto al 31 dicembre 2021; i debiti commerciali scaduti sono passati dal 18% dei debiti complessivi al 20% per la crescita dei debiti scaduti da oltre 90 giorni a causa del blocco al pagamento di un fornitore causa irregolarità dei pagamenti contributivi.

19. Altre Passività

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Debiti tributari correnti	2.923	1.062	1.861
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	4.137	3.873	264
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	23.339	18.971	4.368
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	4.780	5.188	(408)
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	35.179	29.094	6.085

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Debito IVA	216	133	83
Debiti per imposte dirette	1.665	16	1.649
Altri debiti tributari	1.042	913	129
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	2.923	1.062	1.861

La crescita dei debiti tributari è dovuta all'aumento del debito Iva per la crescita del fatturato, del debito per imposte dirette in relazione alla stima delle imposte sul reddito del periodo oltre a ritenute a carico dei dipendenti e dei lavoratori autonomi. Il debito per imposte dirette, estremamente marginale al termine dell'esercizio precedente, al 31 dicembre 2022 è rappresentato dal debito per Irap per 981 mila Euro e dal debito per consolidato fiscale Ires per 684 mila Euro.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	975	1.038	(63)
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	1.911	1.790	121
Debiti verso istituti di previdenza	1.251	1.045	206
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	4.137	3.873	264

I debiti verso il personale e istituti di previdenza evidenziano un aumento legato alla crescita del costo del personale al cui commento si rimanda per approfondimenti.

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:

- 18,6 milioni di Euro (17,1 milioni nel 2021) in relazione al debito relativo al servizio antincendio così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009. Per approfondimenti si rimanda al capitolo Contenziosi della Relazione sulla Gestione;
- 4,6 milioni di Euro quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo al secondo acconto e conguaglio dell'anno 2022. Il debito è aumentato rispetto all'esercizio precedente (1,9 milioni al 31 dicembre 2020) vista la crescita del traffico alla base del calcolo del canone concessorio.

La passività relativa al servizio antincendio, come più compiutamente descritto in Relazione sulla Gestione, cui si rimanda, è stata iscritta per recepire il contributo dovuto da AdB al Fondo istituito dalla Finanziaria 2007 al fine di ridurre il costo a carico dello Stato per l'organizzazione e l'espletamento del **servizio antincendio** presso gli aeroporti italiani. La Società Capogruppo ha promosso, nel 2012, una specifica azione giudiziale innanzi il Tribunale Civile di Roma, chiedendo sostanzialmente al Giudice di accertare e dichiarare la cessazione dell'obbligo contributivo a seguito del cambiamento delle finalità di predetto Fondo, ossia a

decorrere dal 1° gennaio 2009. Da tale data, difatti, le risorse afferenti al Fondo in parola sono state destinate a provvedere a generiche esigenze di soccorso pubblico e difesa civile nonché al finanziamento dei rinnovi del C.C.N.L. dei VV.F.

Nelle more del procedimento civile, il quale si è protratto per innumerevoli anni con una serie di avvicendamenti di differenti giudici incaricati e rinvii, si è affermata una consolidata giurisprudenza (ex pluris CTP Roma n. 10137/51/2014 – passata in giudicato - e CTP Roma n. 2517/2019) suggellata dalla pronuncia della Cassazione a Sezioni Unite del 1° febbraio 2019, n. 3162 e, da ultimo, dalla Commissione Tributaria Regionale Lazio n. 7164/2019, che ha affermato: i) la natura di tributo di scopo della contribuzione al Fondo Antincendi, ii) la conseguente competenza del giudice tributario, iii) la non doverosità di tale tributo a decorrere dal 2009, a causa del venir meno dell'originario scopo legislativo, nelle more di una disposizione giuridica legittima.

Finalmente, in data 8 febbraio 2022, il Tribunale di Roma ha emesso la sentenza n. 2012/2022, acclarando giurisdizione del giudice tributario. La Società, al fine di ottenere, un diretto riconoscimento dei principi stabiliti in maniera univoca dalla Corte di Cassazione e dalla CTP Roma, ha proceduto, nel dicembre 2022, a riassumere innanzi il giudice tributario i giudizi pendenti innanzi il Tribunale di Roma (RG n. 22375/12). L'udienza di trattazione nel merito, innanzi la Commissione Tributaria Provinciale di Roma è stata fissata per il giorno 17 aprile 2023. Si attende anche il pronunciamento delle Sezioni Unite a maggio 2023 per l'affermazione definitiva dei principi di diritto affermati dalla giurisprudenza tributaria e suggellare l'efficacia pan-processuale degli stessi.

Pur considerato quanto sopra, si evidenzia come, allo stato attuale, è ancora in vigore una norma di legge che prevede la debenza di tali importi da parte di AdB. Si auspica anche il riavvio di un tavolo negoziale per addivenire ad una definitiva soluzione transattiva e per l'emanazione di una nuova norma legittima che disciplini la materia.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Debiti per addizionale ai diritti d'imbarco e Iresa	2.904	4.035	(1.131)
Altri debiti correnti	1.684	1.068	616
Ratei e risconti passivi correnti	192	85	107
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	4.780	5.188	(408)

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri e per Iresa (Imposta regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili), relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 31 dicembre 2022, per 2,9 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale ai diritti di imbarco e per Iresa relativa ai crediti incassati dai vettori da versare agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 17).

La voce "altri debiti correnti" include i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi. La crescita rispetto all'esercizio precedente è dovuta principalmente ai maggiori depositi cauzionali da clienti ed all'incasso dell'anticipazione del progetto Conciliamo, bando del Dipartimento per le politiche della famiglia della Presidenza del Consiglio dei Ministri cui la Capogruppo ha avuto accesso e che ha per obiettivo azioni e attività di work-life balance dei dipendenti. In crescita, infine, anche la voce "ratei e risconti passivi diversi" prevalentemente per quote di ricavi da vendite online incassati anticipatamente.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

RICAVI

20. Ricavi

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

Complessivamente si rilevano ricavi consolidati per 134,6 milioni di Euro con una crescita di 76 milioni di Euro rispetto al 2021. Isolando la voce "ricavi per servizi di costruzione" che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati nell'esercizio che sono stati significativamente maggiori nel 2022 (quasi 16 milioni di Euro contro 8,1 milioni del 2021) e al netto del contributo del fondo di compensazione dei danni Covid per 21,1 milioni di Euro, i ricavi dell'esercizio in esame evidenziano comunque una crescita del 93,24% passando da 50,4 milioni di Euro del 2021 a 97,5 milioni del 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	53.754	29.820	23.934
Ricavi per servizi non aeronautici	42.257	19.917	22.340
Ricavi per servizi di costruzione	15.952	8.051	7.901
Altri ricavi e proventi della gestione	22.592	701	21.891
TOTALE RICAVI	134.555	58.489	76.066

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

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Diritti aeroportuali	45.162	24.718	20.444
Parcheggi	15.970	6.987	8.983
Ricavi per servizi di costruzione	15.952	8.051	7.901
Altri	34.770	7.639	27.131
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	111.854	47.395	64.459

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

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Diritti aeroportuali	45.162	24.718	20.444
Parcheggi	15.970	6.987	8.983
Ricavi per servizi di costruzione	15.952	8.051	7.901
Altro	34.770	7.639	27.131
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	111.854	47.395	64.459
Subconcessioni locali commerciali e non	22.465	11.043	11.422
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	22.465	11.043	11.422
Ricavi NO IFRS 15	236	51	185
TOTALE RICAVI	134.555	58.489	76.066

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e 2021. Questa categoria di ricavi presenta una crescita dell'80,3% direttamente correlata all'andamento del traffico (+107% passeggeri e +66,8% movimenti). L'incidenza del diverso mix di traffico con significativo aumento della componente *low cost*, unitamente ad un calo delle tariffe aeronautiche, ha inciso mitigando la variazione positiva di questa categoria di ricavi.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	749	577	172
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	884	628	256
Ricavi da diritti aeroportuali	65.746	36.149	29.597
Ricavi da corrispettivo PRM	5.725	2.760	2.965
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(26.499)	(14.334)	(12.165)
Servizi di handling	2.810	2.087	723
Altri ricavi aeronautici	4.408	1.977	2.431
Riduzione ricavi per servizi aeronautici a Fondo Svalutazione Crediti	(69)	(24)	(45)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	53.754	29.820	23.934

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	29.385	15.321	14.064
Diritti di approdo, decollo e sosta	22.551	13.444	9.107
Diritti per sicurezza passeggeri	9.341	4.977	4.364
Diritti per controllo bagagli stiva	3.647	1.840	1.807
Diritti di imbarco e sbarco merci	859	777	82
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	(37)	(210)	173
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	65.746	36.149	29.597

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e 2021.

Questa classe di ricavi presenta una crescita del 112,1% dovuta alla ripresa del servizio parcheggi strettamente collegato all'andamento del traffico e dei ricavi da subconcessione dei locali e delle aree anch'essi collegati alle variazioni di fatturato e quindi di traffico.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Subconcessione locali e aree	20.442	9.566	10.876
Parcheggi	15.970	6.987	8.983
Altri ricavi commerciali	5.845	3.368	2.477
Riduzione ricavi per servizi non aeronautici a Fondo Svalutazione Crediti	0	(4)	4
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	42.257	19.917	22.340

In rilevante crescita anche gli altri ricavi commerciali, suddivisi come dettagliato nella tabella seguente, che evidenziano variazioni positive in tutte le categorie, in particolare i servizi della *Marconi Business Lounge* vista la forte ripresa dei viaggi di lavoro e delle fiere. Infine, la voce "ricavi commerciali diversi" che comprende tra gli altri i ricavi per servizi di sicurezza, per manutenzioni dei mezzi operativi, per corsi di formazione e addestramento del personale aeroportuale e per accessi viari al Terminal e che risulta in crescita grazie alla generale ripresa delle attività.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Marconi Business Lounge	2.154	611	1.543
Pubblicità	1.254	948	306
Ricavi commerciali diversi	2.437	1.809	632
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	5.845	3.368	2.481

iii. Ricavi per i servizi di Costruzione

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

Tali ricavi sono pari a 15,6 milioni di Euro contro 8,1 milioni di Euro al 31 dicembre 2021 per i maggiori investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione per i dettagli dei quali si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	903	549	354
Contributi conto esercizio e conto impianti	559	162	397
Cont. fondo compensazione danni Covid-19 L. Bilancio 2021	21.137	0	21.137
Ricavo da Terminal Value Fondo di Rinnovo	34	0	34
Plusvalenze patrimoniali	10	(10)	20
Riduzione altri ricavi a Fondo Svalutazione Crediti	(51)	0	(51)
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	22.592	701	21.891

La rilevante crescita è dovuta al contributo derivante dal Fondo di compensazione previsto dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178 (c.d. Legge di Bilancio 2021) e attuato con Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze. Alla luce dell'approvazione delle istanze di accesso al fondo e dell'incasso del contributo, entrambe intercorse nel primo semestre 2022, risultano essere rispettate le condizioni previste dal paragrafo 7 del principio contabile IAS 20 necessarie per l'iscrizione del contributo e quindi quest'ultimo è stato iscritto tra gli altri ricavi e proventi nel bilancio in esame. Ai sensi del paragrafo 20 dello IAS 20, Il contributo è interamente di competenza del periodo in esame in quanto rappresenta una compensazione per costi e perdite sostenute in esercizi precedenti e non è correlato a costi futuri. Ai sensi del paragrafo 29 dello IAS 20, infine, assunto che, come sopra evidenziato, nel caso in oggetto, non vi è una correlazione temporale tra costi e perdite sostenute (contabilizzate nell'esercizio 2020) ed il relativo contributo, il contributo è stato iscritto nella voce "altri ricavi e proventi".

Inoltre la voce "contributi in conto esercizio e conto impianti" include contributi rilevati dalla Capogruppo:

- a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per energia elettrica e gas naturale acquistati ed effettivamente utilizzati dal secondo trimestre 2022, contributi spettanti in quanto impresa non energivora e non gasivora che ha subito un incremento superiore al 30% del corrispondente prezzo medio dell'energia elettrica e del gas riferito al medesimo trimestre dell'anno 2019;
- in relazione al progetto finanziato Cyrano;
- a copertura dell'erogazione di corsi di formazione dei dipendenti;
- per il sostenimento dei costi ammissibili ai fini del credito d'imposta per attività di ricerca, sviluppo, innovazione tecnologica ai sensi dell'Art. 1, commi 198 - 209 della Legge 27 dicembre 2019, n. 160 successive modificazioni ed integrazioni.

Infine, nella voce "indennizzi, rimborsi e proventi diversi" rilevano i maggiori ricavi da riaddebito oneri condominiali a seguito della crescita dei costi dell'energia e i ricavi da penali comminate ad un appaltatore per ritardo nell'esecuzione dei lavori.

COSTI

I costi complessivi del 2022 evidenziano una crescita del 45% sul 2021; se si isola la voce "costi per servizi di costruzione" che è quasi raddoppiata per effetto dei maggiori investimenti in infrastrutture aeroportuali effettuati nel 2022; i costi rettificati presentano una crescita comunque significativa (36%) dovuta all'aumento di tutte le componenti di costo, principalmente i costi per servizi, il canone di concessione aeroportuale e il costo del personale.

21. Costi

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Beni e materiali di consumo	940	776	164
Materiali di manutenzione	180	121	59
Carburanti e gasolio	3.013	1.079	1.934
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	4.133	1.976	2.157

Questa categoria di costi evidenzia una crescita significativa prevalentemente collegata al maggior acquisto di carburante per il servizio di rifornimento aeromobili di Aviazione Generale e di liquido de-icing.

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Spese di manutenzione	4.836	4.198	638
Utenze	3.565	1.777	1.788
Pulizie e servizi assimilati	2.305	1.717	588
Prestazioni di terzi	5.654	4.519	1.135
Servizi MBL	392	113	279
Pubblicità, promozione e sviluppo	669	377	292
Assicurazioni	1.074	868	206
Prestazioni professionali e consulenze	1.827	1.243	584
Compensi e rimborsi organi statutari	625	571	54
Altri costi per servizi	436	170	266
TOTALE COSTI PER SERVIZI	21.383	15.553	5.830

Anche questa categoria presenta una crescita rispetto al 2021 in tutte le voci di costo a causa dell'incremento dei servizi correlati al traffico e, quindi dell'effetto volume per servizio PRM, servizi di sicurezza e servizio MBL ma anche per la crescita dei costi delle materie prime soprattutto energetiche ed, in generale, dell'inflazione che hanno rincarato i costi di approvvigionamento di tutti i servizi.

Di seguito un dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	1.132	971	161
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	3.186	2.999	187
Spese di manutenzione beni di terzi	518	228	290
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	4.836	4.198	638

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Sgombero neve	398	350	48
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	509	39	470
Servizio assistenza PRM	850	539	311
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	350	323	27
Servizio di sicurezza	2.001	1.632	369
Altre prestazioni di terzi	1.546	1.636	(90)
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	5.654	4.519	1.135

In merito all'informativa richiesta dall'art.38 comma 1 lett. o) del D.Lgs.127/91 si segnala che i compensi spettanti all'unico amministratore Adb che svolge tale funzione anche nel Consiglio di Amministrazione della controllata FFM ammontano a 106,2 mila Euro (rispettivamente 96,2 mila Euro in Adb e 10 mila in FFM).

Si riportano nella seguente tabella i corrispettivi spettanti al Collegio Sindacale ed alla Società di Revisione:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Compensi Collegio Sindacale	175	157	18
Compensi Società di Revisione	159	141	18
Totale	334	298	36

I compensi alla Società di Revisione sono così dettagliati:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Revisione contabile (*)	136	124	12
Servizi di attestazione	11	6	5
Altri servizi (**)	11	11	0
Totale	159	141	18

(*) *Compresa revisione Dichiarazione Non Finanziaria*

(**) *Certificazione contabilità regolatoria*

iii. Costi per Servizi di costruzione

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

iv. Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per canoni, noleggio e altri costi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Canoni di concessione	6.342	2.842	3.500
Canoni di noleggio	208	176	32
Affitti passivi	151	4	147
Canoni servizio elaborazione dati	1.550	1.547	3
Altri costi per godimento beni di terzi	8	0	8
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	8.259	4.569	3.690

La crescita di questa categoria di costi è dovuta al canone di concessione aeroportuale per i maggiori volumi di traffico in base ai quali è calcolato.

v. **Oneri diversi di gestione**

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e 2021 per i quali non si rilevano variazioni significative.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Oneri tributari	1.327	1.179	148
Contributo servizio antincendio	1.526	1.476	50
Minusvalenze patrimoniali	3	1	2
Altri oneri e spese di gestione	401	481	(80)
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	3.257	3.137	120

vi. **Costo del personale**

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Salari e stipendi	18.921	14.693	4.228
Oneri sociali	5.348	4.391	957
Trattamento fine rapporto	1.420	1.236	184
Trattamento di quiescenza e simili	196	193	3
Altri costi del personale	1.618	1.545	73
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	27.503	22.058	5.445

La crescita del costo del personale è dovuta da un lato alla crescita dell'organico (+13 risorse medie nell'esercizio; +30 risorse al 31 dicembre 2022 rispetto al 31 dicembre 2021) e dall'altro al progressivo azzeramento del ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni conseguente alla ripresa del traffico. In aumento anche il ricorso al personale somministrato per far fronte ai picchi di traffico e, in generale, alla ripresa della piena operatività. A questi effetti si aggiungono maggiori costi per il servizio mensa e per la formazione e l'addestramento del personale. Di segno contrario, i costi per incentivi all'esodo non presenti nell'esercizio in esame contrariamente al 2021.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Mensa dipendenti	521	371	150
Spese per aggiornamento e formazione del personale	177	101	76
Spese missioni dipendenti	124	41	83
Spese varie per il personale	671	940	(269)
Altri accantonamenti del personale	125	92	33
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	1.618	1.545	73

L'organico medio suddiviso per qualifica delle annualità in esame è così rappresentato:

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Dirigenti	8	9	(1)
Impiegati	391	379	12
Operai	87	85	2
TOTALE PERSONALE	486	473	13

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Dirigenti	8	8	0
Impiegati	404	379	25
Operai	93	88	5
TOTALE PERSONALE	505	475	30

22. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i periodi chiusi al 31 dicembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Ammortamento/svalutazione Diritti di concessione	8.014	7.440	574
Ammortamento altre attività immateriali	661	890	(229)
Ammortamento/svalutazione attività materiali	5.249	2.225	3.024
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	13.924	10.555	3.369

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

La voce include 567 mila Euro di stralci di progettazioni non più utilizzabili oltre a 3,1 milioni di svalutazione sul valore degli "investimenti immobiliari" (rif. nota 2).

La voce "ammortamento attività materiali", infine, include 528 mila Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del principio IFRS 16.

23. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	693	504	189
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	4.079	671	3.408
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	171	168	3
TOTALE ACCANTONAMENTI	4.943	1.343	3.600

Questa categoria di costi evidenzia una crescita dovuta quasi esclusivamente al maggior accantonamento al fondo rinnovo delle infrastrutture aeroportuali della Capogruppo che rappresenta la quota di competenza del periodo per le spese di ripristino e sostituzione delle infrastrutture aeroportuali da restituire ad Enac al termine della concessione in stato di efficienza e piena operatività. L'accantonamento dell'esercizio 2021 è stato particolarmente contenuto in conseguenza dello slittamento di alcuni interventi rimandati temporalmente agli esercizi successivi a causa dell'emergenza Covid che ha comportato la revisione del piano decennale degli interventi di ripristino e sostituzione.

Relativamente all'esercizio 2022 il maggior accantonamento, che ha portato ad un incremento netto del fondo in esame dell'11% circa, è conseguente:

- alla ripresa della operatività, che ha comportato maggiori utilizzi previsionali con la conseguente necessità di accantonamenti atti a ripristinare il fondo,
- all'aggiornamento del quadro economico degli stessi a causa dell'aumento dei prezzi delle materie prime ed energetiche
- ad alcuni interventi non programmati precedentemente ma ritenuti necessari per migliorare la qualità del servizio al terminal e per garantire l'efficiente stato di funzionamento air side.

Per quel che riguarda l'accantonamento al fondo svalutazione crediti, l'importo in tabella è composto da 717 mila Euro di accantonamenti al netto di 24 mila Euro di rilasci per cessazione del rischio su alcune posizioni cliente. Oltre all'accantonamento suesposto, la svalutazione complessiva dei crediti effettuata nell'esercizio a fronte del rischio di inesigibilità deriva anche dalla riduzione dei ricavi maturati nell'esercizio per ulteriori 384 mila.

24. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Proventi da titoli	18	19	(1)
Proventi finanziari diversi dai precedenti	100	4	96
Proventi da attualizzazione fondi	1.309	476	833
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	1.427	499	928
Interessi passivi e oneri bancari	(850)	(747)	(103)
Oneri da attualizzazione fondi	(77)	(41)	(36)
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(18)	0	(18)
Altri oneri finanziari	(526)	(291)	(235)
TOTALE ONERI FINANZIARI	(1.471)	(1.079)	(392)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(44)	(580)	536

La gestione finanziaria chiude con un saldo negativo di soli 44 mila Euro grazie alla rilevante crescita dei proventi da attualizzazione dei fondi per l'aumento dei tassi di interesse.

Dal lato dei proventi finanziari la voce "proventi finanziari diversi dai precedenti" accoglie per 58 mila Euro il rendimento dei Time Deposit iscritti nell'attivo circolante mentre relativamente agli oneri finanziari la crescita più significativa attiene i costi accessori ai finanziamenti con garanzia Sace.

25. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 31 dicembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Imposte correnti	1.727	50	1.677
Imposte differite (attive) e passive	3.081	(2.282)	5.363
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	4.808	(2.232)	7.040
% imposte correnti sul risultato ante imposte	4,81%	n.s.	/
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	13,39%	n.s.	/

Nel 2022 le imposte sul reddito ammontano a 4,8 milioni di Euro e rappresentano una componente negativa di conto economico contrariamente al 2021, anno nel quale rappresentavano una componente positiva di oltre 2,2 milioni di Euro per la perdita fiscale dell'esercizio 2021 ancora pesantemente impattato dalla crisi legata al Covid-19. La bassa incidenza delle imposte dell'esercizio 2022 sul risultato ante imposte (4,81% le imposte correnti e 13,39% le imposte complessive) deriva principalmente dalla detassazione del contributo Covid-19, contributo che non concorre alla formazione della base imponibile dell'IRES e dell'IRAP ai sensi dell'art. 10-bis del d.l. n. 137/2020. Con riferimento all'IRES si segnala il rinnovo per il triennio 2021-2023 dell'opzione per la tassazione di Gruppo. La stima del carico fiscale IRES dell'esercizio in chiusura, pari a 718 mila Euro, è rappresentata da un onere da tassazione consolidata, corrispondente al 24% del reddito realizzato al netto dell'utilizzo di quota parte delle perdite fiscali del 2020 e dell'eccedenza ACE registrata nel 2020 e 2021. La voce "imposte correnti" è costituita inoltre da 1 milione di Euro di Irap dell'esercizio a confronto con 30 mila Euro dell'esercizio precedente.

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

<i>Dettaglio delle imposte correnti dell'esercizio</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Addizionale Ires	0	2	(2)
Oneri da consolidato Ires	718	0	718
Irap	1.012	30	982
Imposte esercizi precedenti	(3)	18	(21)
TOTALE	1.727	50	1.677

Di seguito si espone la tabella di riconciliazione dell'aliquota effettiva Ires con quella teorica.

<i>Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Risultato ante imposte	35.917	(8.949)	44.866
Aliquota ordinaria	24,00%	24%	0,00%
Addizionale Ires	0,00%	3,5%	-3,50%
Onere / (recupero) fiscale teorico 24%	8.620	(2.148)	10.768
Effetto delle variazioni in aumento e diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria			
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	1.708	991	717
Costi deducibili in esercizi successivi	3.361	3.135	226
Altri costi indeducibili	4.026	924	3.102
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(1.150)	(264)	(886)
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(2.394)	(2.810)	416
Altre differenze	(3.611)	(1.701)	(1.910)
Contributo fondo di compensazione Covid	(21.137)	0	21.137
Utilizzo ACE pregressa	(1.485)	0	(1.485)
Utilizzo Perdite pregresse	(11.972)	0	(11.972)
Rilascio differite attive/ accantonamento differite passive	(270)	(245)	(25)
Totale variazioni in aumento/diminuzione	(32.924)	30	(32.954)
Imponibile fiscale	2.993	(8.919)	11.912
Imposta Ires corrente	718	0	718
Imposte anticipate Ires su perdita fiscale 24%	0	(2.141)	2.141
Aliquota effettiva IRES	2%	23,92%	6,37%

26. 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.

Relativamente alle operazioni rilevate nell’esercizio con le società controllate si rimanda alla nota n.26 del bilancio della Capogruppo mentre si espongono nel paragrafo seguente i rapporti con altre parti correlate.

Rapporti con altre parti correlate

Nel 2022 il Gruppo ha intrattenuto rapporti commerciali con società controllate dal socio Atlantia Spa così sintetizzabili:

- Telepass Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di pagamento elettronico della sosta nei parcheggi con sistema Telepass, la Capogruppo ha sostenuto costi per 173 mila Euro contro 82 mila Euro del 2021. Sul lato patrimoniale risultano iscritti debiti commerciali per 49 mila Euro contro 45 mila al 31 dicembre 2021;
- Infoblu Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di info viabilità multimediali la Capogruppo ha sostenuto costi per 9 mila Euro invariati rispetto al 2021 e non risultano debiti commerciali contro 11 mila Euro al 31 dicembre 2021;
- Malpensa Logistica Europa Spa per servizi di handling merci resi da FFM per mille Euro.

Infine, al 31 dicembre 2022 la Capogruppo ha sostenuto costi per prestazioni professionali resi dalla partecipata Urban V per 25 mila Euro e ha rilevato debiti commerciali per 31 mila Euro.

27. Impegni e rischi

Impegni da investimenti ambientali

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

In particolare, nel 2022 è stato completato il progetto di conservazione naturalistica del sito di interesse comunitario SIC IT4050018 “Golena San vitale” ed è stata avviata la gara di appalto per la realizzazione di una ampia fascia boscata a nord dell’aeroporto comprensivo di un percorso ciclabile fruibile dalla collettività, di circa 40 ettari. Prosegue anche la progettazione di un percorso ciclabile di collegamento fra il polo aeroportuale e gli abitanti di Bologna e Lippo di Calderara di Reno.

Tipologia e gestione degli altri rischi

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

28. Legge 124/2017 art.1 commi 125-129 – Disciplina della trasparenza delle erogazioni pubbliche

Nell'esercizio 2022 il Gruppo ha usufruito dei cd. "Aiuti di Stato" beneficiando di contributi a fondo perduto a ristoro per i danni conseguenti dall'emergenza sanitaria da COVID-19 previsto per i gestori aeroportuali e per i prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra (fondo di cui alla legge 30 dicembre 2020, n. 178, art. 1, commi 714 – 719).

Per ulteriori informazioni e per altri "aiuti di stato" ricevuti, si rinvia al sito internet relativo al Registro nazionale degli aiuti di Stato di cui all'articolo 52 della Legge 24 dicembre 2012, n. 234.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Con riferimento ai principali fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio si evidenzia che:

- in data 1 febbraio, il Gruppo e il principale vettore low cost operante sullo scalo hanno consolidato la propria partnership stipulando un nuovo accordo di 6 anni, applicabile retroattivamente a partire dalla winter season 2022/2023. Gli incentivi definiti nel nuovo contratto sono quindi stati riflessi a bilancio per il bimestre novembre-dicembre 2022;
- in data 2 marzo 2023, nell'ambito della procedura di consultazione degli Utenti, è stata presentata la proposta di revisione delle tariffe regolamentate, unitamente ad una proposta aggiornata riguardo i livelli di servizio dello scalo per il quadriennio 2023-2026; Il Gestore Aeroportuale e gli Utenti dello scalo hanno raggiunto una sostanziale intesa sulla proposta tariffaria relativa al periodo 2023-2026, con entrata in vigore a decorrere dal 1° giugno 2023, e sui correlati SLA. Nei modi e nei termini previsti dal Modello 1 di cui alla Delibera n. 92/2017 definito dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, il procedimento sarà completato con la pubblicazione delle tariffe, che sono ancora al vaglio della verifica conclusiva di competenza dell'Authority.

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per ulteriori dettagli e per le informazioni relative all'evoluzione prevedibile della gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 14 marzo 2023

Attestazione del Bilancio Consolidato 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 SpA., 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 consolidato nel corso dell'esercizio al 31 dicembre 2022.

2. La valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 si è basata su di un processo definito da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., in coerenza con il modello Internal Control- Integrated Framework emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission, che rappresenta lo standard di riferimento generalmente accettato a livello internazionale.

3. Si attesta, inoltre, che:
 - 3.1 il bilancio consolidato al 31 dicembre 2022:
 - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
 - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.
 - 3.2 La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposti.

Bologna, 14 Marzo 2023

Amministratore Delegato

Nazareno Ventola

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

Patrizia Muffato

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2022

Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e
dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

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

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (la "Società") e sue controllate (il "Gruppo" o "Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna"), costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2022, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal rendiconto finanziario, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio consolidato che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2022, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli *International Financial Reporting Standards* adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Abbiamo identificato i seguenti aspetti chiave della revisione contabile:

Aspetti chiave	Risposte di revisione
<p><i>Impairment Test</i> relativo ai <i>Diritti di concessione</i></p> <p>I <i>Diritti di concessione</i> iscritti nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 ammontano a Euro 206,0 milioni e sono sottoposti a <i>Impairment Test</i> almeno una volta l'anno o più frequentemente al verificarsi di indicatori interni ed esterni di riduzione del valore di tali attività.</p> <p>I processi e le modalità di valutazione del valore recuperabile di tali attività sono basati su assunzioni a volte complesse, che per loro natura implicano il ricorso al giudizio degli amministratori, specie con riferimento alla previsione dei volumi di traffico, dei livelli tariffari e dei conseguenti flussi di cassa, nonché alla determinazione dei tassi di attualizzazione applicabili. Tali previsioni, relative ad un orizzonte temporale ampio come quello del periodo concessorio, risultano impattate dai fattori di rischio e dalle incertezze che caratterizzano l'attuale contesto di mercato. In considerazione del giudizio richiesto e della complessità delle assunzioni utilizzate nella stima del valore recuperabile dei <i>Diritti di concessione</i>, abbiamo ritenuto che tale tematica rappresenti un aspetto chiave della revisione.</p> <p>L'informativa di bilancio relativa a tale aspetto chiave è riportata nella nota esplicativa "1. Attività Immateriali".</p>	<p>Le nostre procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave hanno riguardato, tra l'altro:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'analisi della metodologia di valutazione adottata dal Gruppo; • l'analisi delle principali assunzioni alla base delle previsioni economico-finanziarie utilizzate ai fini dell'<i>Impairment Test</i>; • l'analisi della coerenza di tali assunzioni con il piano aziendale 2023-2027 approvato dagli amministratori e con il contesto di mercato; • la discussione con il <i>management</i> circa le modalità di costruzione del modello di <i>Impairment Test</i>; • la verifica della coerenza del tasso di sconto applicato (<i>WACC</i>). <p>Nelle nostre verifiche ci siamo anche avvalsi dell'ausilio di nostri esperti in tecniche di valutazione, che hanno eseguito un ricalcolo indipendente ed effettuato analisi di sensitività sulle assunzioni chiave al fine di determinare i cambiamenti delle assunzioni che potrebbero impattare significativamente la valutazione del valore recuperabile.</p> <p>Infine, abbiamo esaminato l'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative del bilancio in relazione all'aspetto chiave.</p>
<p>Stima del <i>Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</i></p> <p>Il <i>Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</i> (il "Fondo"), iscritto nel bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2022, ammonta a Euro 13,1 milioni e include gli accantonamenti relativi alle spese di manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni dei beni in concessione che il Gruppo stima di dover sostenere coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere. I processi e le modalità di valutazione e di determinazione di tale stima sono basati su assunzioni a volte complesse che, per loro</p>	<p>Le nostre procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave hanno riguardato, tra l'altro:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'analisi della procedura e dei controlli chiave posti in essere dal Gruppo; • la comprensione dell'accordo di concessione da cui origina l'obbligazione; • l'analisi delle principali variazioni intervenute nel Fondo rispetto all'esercizio precedente; • l'analisi critica delle assunzioni alla base del

natura, implicano il ricorso al giudizio degli amministratori in particolare con riferimento alla natura degli interventi da effettuare, alla tempistica prevista degli stessi, alla quantificazione dei relativi costi e alla componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi di intervento. In considerazione del giudizio richiesto agli amministratori per valutare la natura degli interventi, la tempistica degli stessi e la quantificazione dei relativi costi abbiamo ritenuto che tale tematica rappresenti un aspetto chiave della revisione.

L'informativa di bilancio relativa alla valutazione del *Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali* è inclusa nel paragrafo "Fondi per rischi e oneri" della sezione "Criteri di Valutazione", nonché nella nota esplicativa "15. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente e corrente)".

calcolo del Fondo, tramite la verifica della coerenza delle stesse rispetto alla relazione tecnica preparata dalle funzioni competenti del Gruppo, al piano aziendale 2023-2027 approvato dagli amministratori e alle ulteriori informazioni storiche e previsionali disponibili;

- l'esecuzione di procedure di validità su un campione di utilizzi del Fondo iscritti nell'esercizio;
- la verifica della ragionevolezza del tasso di attualizzazione utilizzato e dell'accuratezza del calcolo del Fondo stanziato.

Infine, abbiamo esaminato l'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative del bilancio in relazione all'aspetto chiave.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio consolidato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli *International Financial Reporting Standards* adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole

sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti od eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori e della relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere

un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. ci ha conferito in data 20 maggio 2015 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi con chiusura dal 31 dicembre 2015 al 31 dicembre 2023.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815

Gli amministratori della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF - European Single Electronic Format) (nel seguito "Regolamento Delegato") al bilancio consolidato, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 alle disposizioni del Regolamento Delegato.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 è stato predisposto nel formato XHTML ed è stato marcato, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.

Alcune informazioni contenute nelle note esplicative al bilancio consolidato, quando estratte dal formato XHTML in un'istanza XBRL, a causa di taluni limiti tecnici potrebbero non essere riprodotte in maniera identica rispetto alle corrispondenti informazioni visualizzabili nel bilancio consolidato in formato XHTML.

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58

Gli amministratori della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna al 31 dicembre 2022, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, con il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna al 31 dicembre 2022 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna al 31 dicembre 2022 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, c. 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254

Gli amministratori della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. sono responsabili per la predisposizione su base volontaria della dichiarazione non finanziaria ai sensi dell'art. 7 del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254. Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli amministratori della dichiarazione non finanziaria.

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Bologna, 30 marzo 2023

EY S.p.A.



Marco Menabue
(Revisore Legale)

Bilancio per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2022

Prospetto della Situazione patrimoniale-finanziaria
Conto Economico
Conto Economico Complessivo
Rendiconto finanziario
Prospetto delle variazioni di patrimonio netto

Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria

<i>in unità di euro</i>	Note	al 31.12.2022	al 31.12.2021
Diritti di concessione		201.572.968	194.754.612
Altre attività immateriali		1.389.785	913.916
Attività immateriali	1	202.962.753	195.668.528
Terreni, immobili, impianti e macchinari		11.084.299	10.985.216
Investimenti immobiliari		1.617.000	4.732.016
Attività materiali	2	12.701.299	15.717.232
Partecipazioni	3	3.264.098	3.189.098
Altre attività finanziarie non correnti	4	12.425.301	12.259.914
Imposte differite attive	5	9.793.525	12.807.321
Altre attività non correnti	6	220.536	169.328
Altre attività non correnti		25.703.460	28.425.661
ATTIVITA' NON CORRENTI		241.367.512	239.811.421
Rimanenze di magazzino	7	816.159	694.423
Crediti commerciali	8	11.664.737	19.590.124
Altre attività correnti	9	5.294.660	5.376.609
Attività finanziarie correnti	10	45.058.219	0
Cassa e altre disponibilità liquide	11	20.655.663	21.972.457
ATTIVITA' CORRENTI		83.489.438	47.633.613
TOTALE ATTIVITA'		324.856.950	287.445.034

<i>in unità di euro</i>	Note	al 31.12.2022	al 31.12.2021
Capitale sociale		90.314.162	90.314.162
Riserve		62.420.877	69.583.556
Risultato dell'esercizio		29.443.458	(7.542.354)
TOTALE PATRIMONIO NETTO	12	182.178.497	152.355.364
TFR e altri fondi relativi al personale	13	2.973.914	3.474.412
Imposte differite passive	14	2.163.127	2.080.175
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	10.447.818	10.008.996
Fondi per rischi e oneri	16	1.216.472	1.390.231
Passività finanziarie non correnti	17	46.933.974	61.819.269
Altri debiti non correnti		113.638	55.490
PASSIVITA' NON CORRENTI		63.848.943	78.828.573
Debiti commerciali	18	24.291.756	18.643.390
Altre passività	19	34.722.056	28.671.560
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	2.554.961	1.556.266
Passività finanziarie correnti	17	17.260.737	7.389.881
PASSIVITA' CORRENTI		78.829.510	56.261.097
TOTALE PASSIVITÀ		142.678.453	135.089.670
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		324.856.950	287.445.034

Conto Economico

<i>in unità di euro</i>	Note	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021
Ricavi per servizi aeronautici		46.087.684	25.396.113
Ricavi per servizi non aeronautici		41.664.406	19.381.987
Ricavi per servizi di costruzione		15.951.846	8.050.779
Altri ricavi e proventi della gestione		22.520.682	736.054
Ricavi	20	126.224.618	53.564.933
Materiali di consumo e merci		(1.093.278)	(878.500)
Costi per servizi		(20.298.568)	(14.479.528)
Costi per servizi di costruzione		(15.192.235)	(7.667.409)
Canoni, noleggi e altri costi		(8.171.533)	(4.491.232)
Oneri diversi di gestione		(3.159.663)	(3.096.288)
Costo del personale		(25.938.026)	(20.742.879)
Costi	21	(73.853.303)	(51.355.836)
Ammortamento/svalutazione Diritti di concessione		(7.829.176)	(7.255.273)
Ammortamento altre attività immateriali		(660.055)	(880.954)
Ammortamento attività materiali		(5.176.077)	(2.148.537)
Ammortamenti e svalutazioni	22	(13.665.308)	(10.284.764)
Accantonamento rischi su crediti		(687.141)	(493.451)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(4.060.490)	(646.428)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(165.097)	(200.344)
Accantonamenti per rischi ed oneri		(4.912.728)	(1.340.223)
Totale Costi		(92.431.339)	(62.980.823)
Risultato operativo		33.793.279	(9.415.890)
Proventi finanziari		1.392.763	477.010
Oneri finanziari		(1.449.090)	(1.063.712)
Risultato ante imposte		33.736.952	(10.002.592)
Imposte dell'esercizio		(4.293.494)	2.460.238
Utile (perdita) d'esercizio		29.443.458	(7.542.354)

Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)	0,83	(0,21)
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)	0,83	(0,21)

Conto Economico Complessivo

<i>in unità di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021
Utile (perdita) di esercizio (A)	29.443.458	(7.542.354)
<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 e altri fondi relativi al personale	502.754	(26.118)
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	(123.079)	5.532
Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)	379.675	(20.586)
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	379.675	(20.586)
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	29.823.133	(7.562.939)

Rendiconto Finanziario

<i>in unità di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	33.736.952	(10.002.592)
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(759.611)	(383.370)
+ Ammortamenti	13.665.308	10.284.764
+ Accantonamento fondi	4.912.728	1.340.223
+ Oneri/(Proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	(1.207.813)	(438.180)
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	1.264.140	1.024.882
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	341.907	506.937
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	125.631	92.967
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	52.079.242	2.425.631
Variazione rimanenze di magazzino	(121.736)	(45.210)
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	7.163.224	(14.543.204)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti	976.150	(1.541.948)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	6.366.866	5.783.682
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	5.590.355	6.065.451
Interessi pagati	(1.352.051)	(1.257.536)
Interessi incassati	899	1.925
Imposte pagate	131.679	0
TFR e altri fondi del personale pagati	(92.102)	(527.832)
Utilizzo fondi	(2.342.546)	(784.605)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	68.399.980	(4.423.645)
Acquisto di attività materiali	(2.027.785)	(418.639)
Acquisto di attività immateriali/Diritti di concessione	(16.302.730)	(8.468.617)
Corrispettivo da cessione di attività materiali/immateriali	10.874	0
Acquisto partecipazioni	(75.000)	0
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	(45.000.000)	273.980
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(63.394.641)	(8.613.277)
Finanziamenti rimborsati	(5.680.557)	(2.555.556)
Pagamento quota capitale leasing	(641.576)	(425.592)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(6.322.133)	(2.981.148)
Variazione finale di cassa	(1.316.794)	(16.018.070)
Disponibilità liquide inizio periodo	21.972.457	37.990.527
Variazione finale di cassa	(1.316.794)	(16.018.070)
Disponibilità liquide fine periodo	20.655.663	21.972.457

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto

<i>in unità di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre Riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2020	90.314.162	25.683.134	8.034.062	52.034.855	(3.205.671)	(970.657)	1.991.758	(13.963.341)	159.918.302
Attribuzione del risultato esercizio 2020	0	0	0	0	0	0	(13.963.341)	13.963.341	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(20.586)	0	(7.542.354)	(7.562.940)
Patrimonio netto al 31.12.2021	90.314.162	25.683.134	8.034.062	52.034.855	(3.205.671)	(991.243)	(11.971.583)	(7.542.354)	152.355.364
Attribuzione del risultato esercizio 2021	0	0	0	0	0	0	(7.542.354)	7.542.354	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	379.675	0	29.443.458	29.823.133
Patrimonio netto al 31.12.2022	90.314.162	25.683.134	8.034.062	52.034.855	(3.205.671)	(611.568)	(19.513.937)	29.443.458	182.178.497

Note esplicative al Bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022

Informazioni sull'attività della Società

La Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (di seguito "AdB" o la "Società") è gestore totale dell'Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004 e scadenza nel dicembre 2046 vista la proroga di due anni disposta dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 che ha convertito l'art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) al fine di contenere gli effetti economici dell'emergenza COVID-19. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna.

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio al 31 Dicembre 2022

Criteri di redazione

Il presente bilancio della Società si riferisce all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 e include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 (di seguito "il bilancio della Società", "bilancio separato" o "bilancio").

Il bilancio è stato redatto sulla base del costo storico, ad eccezione delle attività finanziarie destinate alla vendita e degli eventuali *Intangible Asset* costituiti dai Certificati Energetici, che sono iscritti al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

Informativa relativa agli impatti della pandemia Covid-19, del conflitto russo-ucraino, del contesto macro-economico e continuità aziendale

L'andamento della Società pur essendo stato fortemente impattato dagli effetti della crisi legata al Covid-19, ha registrato un deciso miglioramento a partire dalla primavera 2022 grazie alla forte ripresa del traffico aereo. A ciò si sono aggiunte le misure di sostegno a livello governativo ed europeo cui la Società ha avuto accesso, in *primis* il contributo al fondo di compensazione dei danni subiti a causa Covid-19 (art.128-bis della Legge di Bilancio 2021 e Decreto-Legge 25 maggio 2021 n.73 (GU Serie Generale n.123 del 25 maggio 2021) per 20,9 milioni di Euro già completamente incassati alla data di redazione del presente documento.

L'impatto del conflitto tra Russia e Ucraina sulla Società nel corso del 2022 è stato residuale. Attualmente, risultano sospesi per motivi legati alla guerra i collegamenti da Bologna per le città di Russia e Ucraina con un impatto ridotto sul totale del traffico dello scalo (circa 150 mila passeggeri per l'intera annualità 2022). I possibili impatti derivanti dal conflitto in Ucraina risultano solo parzialmente valutabili in quanto dipenderanno dell'estensione geografica, dalla gravità del conflitto e dalla durata.

Il trasporto aereo nel suo complesso potrebbe subire, inoltre, gli effetti del rallentamento della ripresa economica derivante della crescita dei tassi di interesse e dell'inflazione.

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

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

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

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

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

Nel 2014 la Società ha optato volontariamente per la predisposizione del bilancio consolidato e del bilancio separato in conformità ai Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB").

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio annuale al 31 dicembre 2021 ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2022, applicati per la prima volta dalla Società dalla data di efficacia obbligatoria e riepilogati nel prosieguo del presente documento al paragrafo "Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati dalla Società".

La Società non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emessi ma non ancora in vigore.

La pubblicazione del bilancio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 14 marzo 2023.

Contenuto e forma del bilancio

La Società 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 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;
- 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 quanto:

- 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 o
- l'entità non ha un diritto incondizionato a differire il regolamento della passività per almeno dodici mesi dalla data di chiusura dell'esercizio.

La Società 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 è stato utilizzato lo schema che attribuisce proventi e oneri per natura e nella rappresentazione del Rendiconto Finanziario è stato utilizzato il metodo indiretto che suddivide i flussi finanziari tra attività operativa, di investimento e di finanziamento.

Informazioni in merito alle partecipazioni in Società controllate e collegate

Di seguito le informazioni al 31 dicembre 2022 e 2021 relative a denominazione, Capitale Sociale e percentuale di partecipazione in relazione alle società controllate:

in migliaia di euro	Valuta	Capitale Sociale	% Possesso	
			al 31.12.2022	al 31.12.2021
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	Euro	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l. Società Unipersonale	Euro	316	100,00%	100,00%

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 la Società 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 la Società 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 dalla Società. Se il *fair value* delle attività nette acquisite eccede l'insieme del corrispettivo corrisposto, la Società 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 della Società 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 controllate, collegate e joint-venture

Una società controllata è una società su cui un'impresa può esercitare il controllo.

Nella fattispecie 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 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.

La Società riconsidera se ha o meno il controllo di una partecipata e se i fatti e le circostanze indicano che ci siano stati dei cambiamenti in uno o più dei tre elementi rilevanti ai fini della definizione di controllo.

Le partecipazioni della Società in società controllate sono valutate al costo, rettificato in caso di perdita durevole di valore (*impairment*).

Una società collegata è una società su cui un'impresa esercita un'influenza significativa e che non è classificabile come controllata o *joint venture*.

Le partecipazioni della Società in società collegate sono valutate al costo, rettificato in caso di perdita durevole di valore (*impairment*).

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.

La Società non ha individuato immobilizzazioni immateriali a vita utile indefinita tra le proprie attività immateriali.

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*.

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.

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 la Società, 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.

La Società appalta a terzi l'attività di costruzione/miglioramento dell'infrastruttura; pertanto gli incrementi ai "diritti di concessione" sono al costo pari al *fair value* del corrispettivo per i servizi di costruzione/miglioramento resi dalla Società e 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 la Società 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.

In base a quanto previsto dall'art. 703 del codice della navigazione (art. 15-quinquies, comma 1, D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172) Adb, in quanto gestore aeroportuale, riceverà, alla scadenza della concessione dal subentrante, un corrispettivo pari al valore residuo, qualora positivo, (c.d. Terminal Value) degli investimenti realizzati sulle aree in concessione al netto degli ammortamenti, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria.

Il credito da Terminal Value è rilevato per la quota parte dei corrispettivi per i servizi di costruzione/miglioramento resi dalla Società relativi agli investimenti che avranno un Terminal Value alla scadenza della concessione, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria. Il valore del Terminal Value è poi attualizzato ed iscritto tra le attività finanziarie non correnti-

La normativa sul Terminal Value è applicabile anche agli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, altresì calcolato con le regole della contabilità regolatoria. Tale Terminal Value rappresenta un'integrazione del corrispettivo per *performance obligation*, ai sensi dell'IFRS 15, relativi al contratto di concessione. Conseguentemente si rilevano attività finanziarie non correnti con contropartita la voce Altri ricavi e proventi del conto economico. Successivamente alla prima iscrizione, il credito da Terminal Value è valutato al costo ammortizzato in un modello di business "Hold to Collect"; per maggiori dettagli si rimanda ai criteri di valutazione delle attività finanziarie. Relativamente al credito da Terminal Value, quest'ultimo è soggetto a *impairment test* ai sensi dell'IFRS 9 tenendo conto del rischio *default* della controparte Stato.

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%.

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

La Società classifica tra gli investimenti immobiliari un compendio immobiliare acquisito al fine di realizzare investimenti immobiliari non ancora definiti.

La rilevazione iniziale di tale compendio è al costo di acquisto, mentre le valutazioni successive seguono il criterio del costo, così come definito dallo IAS 16.

La Società monitora attraverso valutazioni 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.

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, la Società 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 la Società 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

La Società 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 (ogniqualevolta 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 la Società ha identificato un'unica CGU (unità generatrice di flussi finanziari) che coincide con la entità 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 (CGU) con il valore recuperabile della stessa, dato dal maggiore tra il *fair value* (al netto degli eventuali oneri di vendita) ed il valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dalla CGU.

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 dalla Società, escludendo comunque qualsiasi possibilità di ripristino di valore dell'avviamento, sono quelle previste dallo IAS 36.

Attività finanziarie

L'IFRS 9 prevede un unico approccio per l'analisi e la classificazione di tutte le attività finanziarie, incluse quelle contenenti derivati incorporati. La classificazione e la relativa valutazione è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività.

L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano soddisfatte:

- il modello di gestione dell'attività finanziaria consiste nella detenzione della stessa con la sola finalità di incassare i relativi flussi finanziari; e
- l'attività finanziaria genera, a date predeterminate contrattualmente, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa e rimborso del capitale.

L'attività finanziaria è valutata al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo, se gli obiettivi del modello di gestione sono di detenere l'attività finanziaria al fine di ottenerne i relativi flussi di cassa contrattuali oppure di venderla.

È prevista, infine, la categoria residuale delle attività finanziarie valutate al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico, che include le attività detenute per la loro negoziazione.

Un'attività finanziaria che soddisfi i requisiti per essere classificata e valutata al costo ammortizzato può, in sede di rilevazione iniziale, essere designata come attività finanziaria al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico, se tale contabilizzazione consente di eliminare o ridurre significativamente l'asimmetria nella valutazione o nella rilevazione (c.d. "accounting mismatch"), che altrimenti risulterebbe dalla valutazione di attività o passività o dalla rilevazione dei relativi utili o perdite su basi differenti.

Inoltre, nel caso di investimenti in strumenti rappresentativi di capitale per i quali, pertanto, non risulti possibile l'iscrizione e la valutazione al costo ammortizzato, qualora si tratti di investimenti azionari non detenuti per finalità di trading, bensì di tipo strategico, l'IFRS 9 prevede che in sede di rilevazione iniziale l'entità possa scegliere irrevocabilmente di valutare gli stessi al *fair value*, con rilevazione delle successive variazioni nel conto economico complessivo senza riversamento a conto economico dell'eventuale plusvalenza o minusvalenza nel caso di cessione.

Quando le attività finanziarie possedute rispondono unicamente all'esigenza della Società di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali esse sono classificate nella categoria "Held to collect – HTC".

Nel caso in cui le attività finanziarie rispondano all'obiettivo della Società sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita esse sono classificate nella categoria "Held to collect and sell – HTC&S".

La Società non detiene e non ha detenuto nel corso del biennio strumenti finanziari derivati.

Finanziamenti e crediti

I finanziamenti, così come i crediti commerciali, sono detenuti al fine dell'incasso alle scadenze contrattuali e generano flussi di cassa rappresentati unicamente dagli incassi delle quote capitale (*principal*) ed interessi. Date le caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali di questi strumenti posseduti dalla Società, essi rispettano i criteri per la valutazione al costo ammortizzato in accordo con l'IFRS 9.

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.

Fair value

La Società 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 la Società.

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.

La Società 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, la Società 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

L'IFRS 9 definisce un nuovo modello di *impairment* delle attività finanziarie, con l'obiettivo di fornire informazioni utili agli utilizzatori del bilancio in merito alle relative perdite attese. Il modello, in particolare, richiede di verificare e rilevare le eventuali perdite attese in ogni momento della vita dello strumento e di aggiornare l'ammontare di perdite attese ad ogni data di bilancio, per riflettere le variazioni nel rischio di credito dello strumento; non è quindi più necessario che si verifichi un particolare evento ("trigger event") per dover procedere alla verifica e alla rilevazione delle perdite su crediti.

I test di *impairment* devono essere applicati a tutti gli strumenti finanziari, ad eccezione di quelli valutati al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico.

La Società applica l'approccio semplificato della *Provision Matrix* e registra le perdite attese su tutti i crediti commerciali in base alla durata residua, definendo una matrice per lo stanziamento basata sull'esperienza storica relativamente alle perdite su crediti, rettificata per tener conto di fattori previsionali specifici riferiti ai creditori ed all'ambiente economico (concetto di Expected Credit Loss – ECL).

Il valore contabile dell'attività viene ridotto mediante l'utilizzo di un fondo accantonamento e l'importo della perdita viene rilevato a conto economico.

I crediti soggetti a perdita di valore sono stornati quando si verifica che essi sono irrecuperabili.

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
- la Società 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.

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 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 la Società 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.

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 la Società, anche questi sono rilevati nel conto economico in base allo stato di avanzamento dei lavori, cioè la valutazione dei progressi verso l'adempimento completo dell'obbligazione di fare è adempiuta nel corso del tempo ("*over time*"). In particolare, i ricavi per i servizi di costruzione e/o migioria, 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 d'esercizio, 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 alla Società) 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 la Società 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. La Società 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 (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, 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 e (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. 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. La stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali richiede pertanto un giudizio tecnico professionale complesso, in particolare in relazione alla natura dei costi da sostenere, al loro ammontare e alla tempistica degli interventi previsti.

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 dalla Società 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 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 ed è determinato attraverso le seguenti cinque fasi:

1. Identificazione del contratto;
2. Identificazione delle performance obligation presenti nel contratto;
3. Determinazione del prezzo di vendita;
4. Allocazione del prezzo della transazione a ciascuna performance obligation individuata;
5. Rilevazione dei ricavi al momento del soddisfacimento della performance obligation.

Tale rilevazione avviene nel momento in cui sono state adempiute le obbligazioni contrattuali ed in particolare quando il controllo viene trasferito al cliente. Inoltre, nella determinazione della misura del ricavo occorre tenere conto della probabilità di ottenimento e/o incasso dei benefici economici legati al provento.

La Società ha identificato le seguenti *revenue stream*:

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

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 e in ottemperanza all'IFRS 15.

In ottemperanza all'IFRS 16 i proventi da leasing derivanti da leasing operativi per i quali la Società riveste il ruolo di locatore sono rilevati in quote costanti lungo la durata del leasing, e sono inclusi tra i ricavi nel conto economico data la loro natura operativa. 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. I canoni o affitti variabili sono rilevati come ricavi nel periodo in cui maturano.

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 d'esercizio. 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.

Si evidenzia che nel 2021 è stato rinnovato, per il triennio 2021-2023, il contratto di Consolidato Fiscale Nazionale, ai sensi degli articoli da 117 a 129 del D.P.R. n.917 del 26 dicembre 1986 (T.U.I.R), istituito a cui hanno aderito tutte le società del Gruppo e che permette la tassazione Ires a livello di Gruppo. Al 31 dicembre 2022 le società FFM e TAG hanno rilevato un debito Ires verso AdB per effetto del risultato positivo conseguito nell'esercizio.

Imposte differite

Le imposte differite sono calcolate usando il cosiddetto "*liability method*" sulle differenze temporanee risultanti alla data del presente bilancio fra i valori fiscali presi a riferimento per le attività e passività e i valori riportati nel bilancio. 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 fanno 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% (in vigore nei confronti delle società di gestione aeroportuale).

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 della Società 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 della Società 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 della Società è rettificato per tenere conto degli effetti, al netto delle imposte, della conversione.

Dividendi e distribuzione di attività diverse dalle disponibilità liquide

La Società 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.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati dalla Società

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

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

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

- ✓ IFRS 3: aggiornamento di riferimenti al *Conceptual Framework* dello IAS (nessun cambiamento nel trattamento contabile delle *business combinations*);
- ✓ IAS 16: l'emendamento chiarisce l'impossibilità per una società di dedurre dai costi delle immobilizzazioni materiali ogni ricavo derivante dalla vendita di prodotti venduti nel periodo in cui tale attività viene portata presso il luogo o le condizioni necessarie affinché la stessa sia in grado di operare nel modo per cui è stata progettata dal management. Al contrario, i ricavi derivanti dalla vendita di tali prodotti, ed i costi per produrre gli stessi, vanno iscritti separatamente nel conto economico;
- ✓ IAS 37: l'emendamento fornisce un chiarimento sui costi da includere nella valutazione delle perdite generate da un contratto e quindi per valutare se lo stesso sia da considerarsi oneroso o in perdita. La modifica prevede l'applicazione di un approccio denominato "*directly related cost approach*". I costi che sono riferiti direttamente ad un contratto per la fornitura di beni o servizi includono sia i costi incrementali che i costi direttamente attribuiti alle attività contrattuali. Le spese generali ed amministrative non sono direttamente correlate ad un contratto e sono escluse a meno che le stesse non siano esplicitamente ribaltabili alla controparte sulla base del contratto.
- ✓ Annual Improvements 2018-2020 Cycle:
 - Modifica all'IFRS 1 "*First-time Adoption of International Financial Reporting Standards – Subsidiary as a first-time adopter*". Come parte del processo di miglioramenti annuali 2018-2020 dei principi IFRS, lo IASB ha pubblicato una modifica al presente principio che permette ad una controllata che sceglie di applicare il paragrafo D16(a) dell'IFRS 1 di contabilizzare le differenze di traduzioni cumulate sulla base degli importi contabilizzati dalla controllante, considerando la data di transizione agli IFRS da parte della controllante. Questa modifica si applica anche alle società collegate o joint venture che scelgono di applicare il paragrafo D16(a) dell'IFRS 1;
 - Modifica all'IFRS 9 "*Financial Instruments – Fees in the "10 per cent" test for derecognition of financial liabilities*": lo IASB ha pubblicato una modifica all'IFRS 9 che chiarisce le fee che una entità deve includere nel determinare se le condizioni di una nuova o modificata passività finanziaria siano sostanzialmente differenti rispetto alle condizioni della passività finanziaria originaria. Queste fees includono solo quelle pagate o percepite tra il debitore ed il finanziatore, comprese le fees pagate o percepite dal debitore o dal finanziatore per conto di altri. Un'entità applica tale modifica alle passività finanziarie che sono modificate o scambiate successivamente alla data del primo esercizio in cui applica per la prima volta la modifica;
 - *IAS 41 Agriculture*: lo IASB ha pubblicato una modifica al presente principio che rimuove il requisito previsto dal paragrafo 22 dello IAS 41 secondo il quale le entità escludono flussi di cassa per le imposte nella valutazione del *fair value* delle attività nell'ambito dello IAS 41 qualora venga applicato il metodo del *Net Present Value*. Questo principio non si applica al Gruppo.

Nuovi principi contabili ed emendamenti non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dalla Società

Sono di seguito illustrati i principi e le interpretazioni che, alla data di redazione della presente relazione finanziaria, erano già stati emanati, ma non erano ancora in vigore. La Società intende adottare questi principi ed interpretazioni, se applicabili, quando entreranno in vigore. Non ci si aspettano impatti materiali per la Società con riferimento a tali principi ed emendamenti.

Modifiche allo IAS 1: Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current and Classification of Liabilities as Current or Non-current

Il 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento allo IAS 1 che mira a chiarire uno dei criteri dello IAS 1 per la classificazione di una passività come non corrente ovvero il requisito che l'entità deve avere il diritto di differire il regolamento della passività per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento del bilancio. La modifica include:

- ✓ l'indicazione che il diritto di differire il regolamento deve esistere alla data di Bilancio;
- ✓ un chiarimento in merito al fatto che la classificazione non è influenzata dalle intenzioni o aspettative del management circa la possibilità di utilizzare il diritto di differimento;
- ✓ un chiarimento su come le condizioni del finanziamento influenzano la classificazione e;
- ✓ un chiarimento sui requisiti per la classificazione di passività che una entità intende regolare o potrebbe regolare mediante emissione di propri strumenti di capitale.

Inoltre, in data 31 ottobre 2022, lo IASB ha pubblicato delle modifiche che riguardano passività non correnti soggetto a condizioni. Solo le clausole di una passività derivante da un accordo di finanziamento, che un'entità deve rispettare entro la data di riferimento del bilancio influenzeranno la classificazione di tale passività come corrente o non corrente.

Il nuovo emendamento si applica a partire dal 1° gennaio 2024 o successivamente, e dovrà essere applicato retroattivamente. La Società sta al momento valutando eventuali impatti di tali modifiche.

Modifica allo IAS 1: Presentation of Financial Statements and IFRS Practice Statement 2: Disclosure of Accounting policies

Lo IASB ha pubblicato in data 12 febbraio 2021 una modifica al presente principio al fine di supportare le società nella scelta di quali principi contabili comunicare nel proprio bilancio. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2023, è permessa l'applicazione anticipata.

Modifica allo IAS 8: Accounting policies, Changes in Accounting Estimates and Errors: Definition of Accounting Estimates

Lo IASB ha pubblicato in data 12 febbraio 2021 una modifica al presente principio al fine di introdurre una nuova definizione di stima contabile e chiarire la distinzione tra cambiamenti nelle stime contabili, cambiamenti nei principi contabili ed errori. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2023, è permessa l'applicazione anticipata.

Modifica allo IAS 12: Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction

Lo IASB ha pubblicato in data 7 maggio 2021 una modifica al presente principio, il quale richiede alle società di riconoscere imposte differite attive e passive su particolari transazioni che, al momento dell'iniziale iscrizione, danno origine a differenze temporanee equivalenti (imponibili e deducibili) – un esempio sono le transazioni relative a contratti di leasing. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2023, è permessa l'applicazione anticipata.

Modifiche all'IFRS 16: Lease Liability in a Sale and Leaseback

Il 22 settembre 2022, lo IASB ha emesso una modifica al presente principio che specifica i requisiti che un venditore-locatario utilizza per misurare la passività del leasing derivante da una vendita e operazione di leaseback, per garantire che il venditore-locatario non riconosca alcun importo dell'utile o della perdita che si riferisce al diritto d'uso che conserva. L'emendamento è volto a migliorare i requisiti per le operazioni di vendita e retrolocazione nell'IFRS 16 ma non modifica la contabilizzazione dei leasing non correlati alle operazioni di vendita e retrolocazione. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2024, è permessa l'applicazione anticipata.

IFRS 17: Insurance Contracts

Lo IASB ha pubblicato in data 18 maggio 2017 il nuovo standard, nonché degli emendamenti in data 25 giugno 2020, che sostituisce l'IFRS 4, emesso nel 2004. Il nuovo principio mira a migliorare la comprensione da parte degli investitori, ma non solo, dell'esposizione al rischio, della redditività e della posizione finanziaria degli assicuratori. L'IFRS 17 si applicherà a partire dal 1° gennaio 2023; è tuttavia consentita l'applicazione anticipata. Questo principio non si applica alla Società.

Modifiche all'IFRS 17: Insurance Contracts: Initial application of IFRS 17 and IFRS 9 – Comparative information

Lo IASB ha pubblicato in data 9 dicembre 2021 una modifica al presente principio. La modifica è un'opzione di transizione relativa alle informazioni comparative sulle attività finanziarie presentate in sede di prima applicazione dell'IFRS 17. La modifica ha lo scopo di aiutare le entità ad evitare disallineamenti contabili temporanei tra attività finanziarie e passività dei contratti assicurativi, e quindi a migliorare l'utilità delle informazioni comparative per utilizzatori di rendiconti finanziari. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2023. Questo principio non si applica alla Società.

Valutazioni discrezionali e stime contabili significative

La redazione del bilancio richiede l'elaborazione di stime e valutazioni che si riflettono nei valori contabili della attività e delle passività nonché nelle informazioni fornite nelle note illustrative anche in relazione alle attività e passività potenziali alla data di chiusura del bilancio. I risultati effettivi del periodo rilevati successivamente potrebbero differire da tali stime; peraltro le stime e le assunzioni sono riviste e aggiornate periodicamente e gli effetti derivanti da ogni loro variazione sono immediatamente riflessi in bilancio. La Società ha basato le proprie stime ed assunzioni su parametri disponibili al momento della preparazione del bilancio.

In questo ambito si evidenzia altresì come l'ESMA (*European Securities and Markets Authority*) nelle sue *European Common Enforcement Priorities* del 28 ottobre 2022, abbia evidenziato tre aree (cambiamento climatico, impatti finanziari dell'invasione della Russia in Ucraina e contesto macroeconomico) che gli emittenti devono valutare con particolare attenzione nella predisposizione del bilancio.

Di seguito si fornisce una sintesi delle considerazioni svolte dalla direzione aziendale con riferimento agli aspetti ritenuti rilevanti ai fini della predisposizione del bilancio.

Impatti sulle stime dei fattori oggetto della raccomandazione ESMA del 28 Ottobre 2022

Come richiesto da ESMA nelle *European Common Enforcement Priorities* del 28 ottobre 2022 sono stati considerati gli impatti di bilancio dei fattori di rischio relativi al cambiamento climatico, agli impatti finanziari dell'invasione della Russia in Ucraina ed al contesto macroeconomico. Tra questi i fattori forieri di possibili impatti sul settore in cui opera la Società sono:

- il rischio di variabilità dei costi energetici;
- il rischio di dover sostenere esborsi non previsti al fine di perseguire l'obiettivo net zero carbon;
- il rischio di variabilità dei tassi di inflazione e dei connessi tassi di interesse;

- il rischio di interruzione dell'operatività aeroportuale a causa di incidenti, danni ad aeromobili e dotazioni aeroportuali a causa di eventi meteorologici intensi ed imprevisti;
- il rischio di una progressiva erosione del traffico aereo a corto raggio per effetto di nuove normative e/o di cambiamenti di abitudine dei singoli viaggiatori volti a preferire su queste tratte brevi alternative a minor impatto ambientale.

e) IFRIC 12 – Accordi per servizi in concessione

Con riferimento al rischio di variabilità dei tassi di inflazione e dei connessi tassi di interesse, le previsioni utilizzate ai fini dell'attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, utilizzano tassi di sconto che già riflettono le più aggiornate stime sul futuro andamento dei tassi e dell'inflazione.

f) IFRS 9 Finanziamenti e prestiti obbligazionari

Con riferimento al rischio di variabilità dei tassi di inflazione e dei connessi tassi di interesse, le previsioni utilizzate ai fini dell'impairment test sui diritti di concessione svolto ai sensi dello IAS 36, dell'attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e del credito da Terminal Value, utilizzano tassi di sconto che già riflettono le più aggiornate stime sul futuro andamento dei tassi e dell'inflazione.

g) IAS 37 - Accantonamenti, passività e attività potenziali

La legislazione introdotta in risposta ai cambiamenti climatici può dar luogo a nuovi obblighi che prima non esistevano. La Società si è dotata, a tale scopo, di una politica ambientale che descrive la sua adesione a pratiche di contenimento e riduzione dell'impatto ambientale anche oltre i limiti di legge, pur non compromettendo la tutela di altri interessi generali previsti dalla concessione; la piena realizzazione di questa politica, finalizzata anche alla riduzione delle emissioni di CO₂, contempla anche interventi di efficienza energetica.

Alla luce del sistema regolatorio, la direzione aziendale ha valutato che tali politiche non comportano l'esigenza di rilevare passività precedentemente non iscritte.

Pertanto, non si è resa necessaria la rivasitazione critica degli accantonamenti espressi in bilancio.

h) IAS 36- Riduzione di valore delle attività

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

Come accuratamente descritto nel paragrafo "Verifica della recuperabilità del valore delle attività o di gruppi di attività", pur considerando tali fattori, l'impairment test e le relative *sensitivity* non hanno rilevato evidenze di impairment loss.

Stime significative

Anche alla luce delle considerazioni di cui sopra, le stime maggiormente significative risultano essere le seguenti:

a) Impairment test

La Società fornisce in Nota al paragrafo “Verifica della recuperabilità del valore delle attività o di gruppi di attività” le stime e le assunzioni rilevanti ai fini dell’esercizio di Impairment Test alla chiusura di bilancio, principalmente riferibili a volumi di traffico, modelli tariffari e contesto macroeconomico.

b) Fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali

La Società fornisce in Nota al paragrafo “15.Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente e corrente)” il dettaglio relativamente al fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali il quale accoglie alla data di fine esercizio, coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, 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. La stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali richiede pertanto un giudizio tecnico professionale complesso, in particolare in relazione alla natura dei costi da sostenere, al loro ammontare e alla tempistica degli interventi previsti.

c) Imposte anticipate

La Società fornisce in Nota al paragrafo “5. Imposte differite attive” il dettaglio delle imposte anticipate del periodo e la loro consistenza patrimoniale. La recuperabilità delle imposte anticipate si basa sulla previsione di imponibili fiscali così come desunti dalle previsioni economico-finanziarie della Società.

d) Fair value degli investimenti immobiliari

La Società contabilizza inizialmente i propri investimenti immobiliari al costo. Tale valore è mantenuto fintanto che approssima il fair value degli investimenti immobiliari data la particolare natura degli stessi (assenza di un mercato attivo comparabile).

e) Fair value degli strumenti finanziari

La Società 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.

f) IAS 10 Fatti intervenuti dopo la data di chiusura del bilancio

La Società, 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*).

In questo contesto si ricorda che l’Airport Service Agreement stipulato dalla Società con il principale vettore operante sullo scalo è stato perfezionato in data 1° febbraio 2023, con efficacia retroattiva a partire dalla winter season 2022/2023. Gli incentivi definiti nel nuovo contratto sono pertanto stati riflessi a bilancio per il bimestre novembre-dicembre 2022.

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

ATTIVITÀ

1. Attività Immateriali

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Diritti di concessione	201.573	194.755	6.818
Software, licenze e diritti simili	765	405	359
Altre attività immateriali	45	50	(5)
Altre attività immateriali in corso	580	459	121
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	202.963	195.669	7.293

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività immateriali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 con relativo confronto con l'esercizio precedente per singola categoria di attività immateriale.

in migliaia di euro	31.12.2021			Movimentazione del periodo				al 31.12.2022		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/ Svalutazioni/ Riclassifiche	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	248.043	(53.288)	194.755	15.928	(7.262)	(1.848)	0	262.123	(60.550)	201.573
Software, licenze e diritti simili	14.297	(13.892)	405	1.014	(655)	0	0	15.312	(14.547)	765
Altre attività immateriali	100	(50)	50	0	(5)	0	0	100	(55)	45
Certificati energetici	0	0	0	77	0	(77)	0	0	0	0
Altre attività immateriali in corso	459	0	459	121	0	0	0	580	0	580
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	262.899	(67.230)	195.669	17.140	(7.922)	(1.925)	0	278.115	(75.152)	202.963

Nel 2022 la voce Diritti di concessione registra un incremento di 16 milioni di Euro (pari al fair value dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) principalmente dovuto ai lavori in corso al 31 dicembre per la:

- realizzazione di un nuovo piazzale di sosta per aeromobili; trattasi dei lavori di ampliamento del piazzale Apron 3 e di collegamento con il piazzale dedicato all'Aviazione Generale (Apron 4);
- realizzazione di un nuovo impianto di laminazione delle acque di dilavamento dell'aeroporto, in sostituzione del bacino esistente denominato "Cava Olmi";
- rifunzionalizzazione dell'area cargo che comprende anche il completamento di una nuova tettoia, la realizzazione di rulliere per il carico e scarico delle merci e la riorganizzazione degli spazi interni per massimizzare le aree per il deposito della merce import ed export;
- riqualifica controlli security e passaporti: nel corso del 2022, a seguito di risoluzione contrattuale per grave inadempimento dell'appaltatore, si è proceduto a completare in via di somma urgenza le fasi iniziate e non terminate dall'appaltatore, avviando quindi l'urgente aggiornamento progettuale necessario per il residuo delle attività.

Tra gli altri investimenti dell'esercizio la realizzazione di una bike station sotto la stazione del People Mover per incentivare il trasporto sostenibile e di un nuovo pozzo per alimentare l'impianto *de-icing* implementando la rete idrica e contenendo i costi di gestione.

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

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento di 1 milione di Euro che riguarda principalmente la realizzazione del nuovo sito Web per migliorare il servizio offerto al passeggero, lo sviluppo ed integrazione della funzionalità Wayfinding nelle App Mobili BLQ – Bologna Airport che offre all'utente, rispetto al sito web, un valore aggiunto in termini di esperienza, fruizione di servizi e facilitazione di movimento all'interno dell'aeroporto e la realizzazione di una piattaforma informatica per la protocollazione e gestione dei documenti aziendali.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per sviluppi software non conclusi al 31 dicembre 2022.

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

I Diritti di Concessione sono sottoposti a *impairment test* almeno una volta l'anno in corrispondenza dell'approvazione del bilancio e anche periodicamente al verificarsi di indicatori interni ed esterni di riduzione del valore di tali attività al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore.

Relativamente all'intera annualità 2022 la Società ha aggiornato il 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 al 31 dicembre 2022; si riporta nel seguito una breve sintesi dell'argomento rimandando per approfondimenti alla nota 1 del Bilancio consolidato.

Il test, così come definito dallo IAS 36, avviene confrontando il valore contabile (*carrying value*) dell'attività o del gruppo di attività componenti l'unità generatrice di flussi finanziari (C.G.U.) con il valore recuperabile della stessa, dato dal valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dal gruppo di attività componenti la C.G.U. (valore d'uso).

Ai fini dell'esecuzione del test di *impairment* la Società ha determinato un'unica CGU coincidente con il Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.. La metodologia e le assunzioni relative al test di *impairment* sono state approvate dal Consiglio di Amministrazione del 20 febbraio 2023.

Per l'elaborazione del test sono state utilizzate delle previsioni economico-finanziarie esplicite per il periodo 2023-2046 e la metodologia comprensiva del "Terminal Value" quale flusso di cassa previsto dallo IAS 36 par.39 lett c) per la dismissione delle attività al termine della concessione cui la Società ha diritto su base normativa (art.703 del Codice della Navigazione).

Il metodo utilizzato si basa sul presupposto che il valore del capitale economico di un'azienda ad una certa data, nel presente caso il 31 dicembre 2022, sia rappresentato dalla somma algebrica dei seguenti elementi:

- valore "operativo", pari al valore attuale dei flussi di cassa prodotti dalla gestione operativa dell'azienda in un arco di tempo definito compreso il flusso di cassa attualizzato del credito da Terminal Value derivante dall'incasso del credito per Terminal Value stimato al termine della concessione (periodo di proiezione esplicita; nel presente caso esso coincide con la fine della concessione aeroportuale prevista per il 2046);
- valore delle attività accessorie non strategiche o strumentali alla data di riferimento. Si precisa che non vi sono attività accessorie non strategiche o non strumentali incluse nelle proiezioni.

I flussi di cassa di natura operativa sono stati attualizzati mediante l'utilizzo del UDCF (*Unlevered Discounted Cash Flow*) ad un tasso pari alla media ponderata del costo del debito e dei mezzi propri (WACC - *Weighted Average Cost of Capital*), pari al 7,38%,

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 chiuso al 31 dicembre 2022 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività.

Anche in considerazione del fatto che il carrying amount del bilancio d'esercizio e del bilancio consolidato risultano sostanzialmente allineati, per ogni altra considerazione, ivi incluse le necessarie sensitivity, si rimanda a quanto descritto alla nota 1 del Bilancio consolidato.

2. Attività Materiali

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

in migliaia di euro	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.235	3.154	81
Macchinari, attrezzature e impianti	1.754	1.931	(177)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.517	1.258	259
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	809	487	322
Investimenti Immobiliari	1.617	4.732	(3.115)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	11.695	14.325	(2.630)
Terreni in leasing	560	855	(295)
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in leasing	0	0	0
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	257	388	(131)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	188	149	39
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	1.005	1.392	(387)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	12.700	15.717	(3.017)

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività materiali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 con relativo confronto per l'esercizio precedente per singola categoria di attività materiale.

in migliaia di euro	31.12.2021			Movimentazione del periodo				al 31.12.2022		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/ Svalutazioni/ Riclassificazioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Terreni	2.763	0	2.763	0	0	0	0	2.763	0	2.763
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	8.606	(5.452)	3.154	381	(300)	0	0	8.987	(5.752)	3.235
Macchinari, attrezzature e impianti	15.115	(13.184)	1.931	479	(656)	(273)	273	15.321	(13.567)	1.754
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	10.074	(8.816)	1.258	845	(583)	(65)	62	10.854	(9.337)	1.517
Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	487	0	487	322	0	0	0	809	0	809
Investimenti Immobiliari	4.732	0	4.732	0	0	(3.115)	0	1.617	0	1.617
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	41.777	(27.452)	14.325	2.027	(1.539)	(3.453)	335	40.351	(28.656)	11.695
Terreni in leasing	1.898	(1.043)	855	8	(327)	(4)	28	1.902	(1.342)	560
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in Leasing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	418	(30)	388	0	(116)	(15)	0	403	(146)	257
Mobili, macch.per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	435	(286)	149	113	(79)	(97)	102	451	(263)	188
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	2.751	(1.359)	1.392	121	(522)	(116)	130	2.756	(1.751)	1.005
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	44.528	(28.811)	15.717	2.148	(2.061)	(3.569)	465	43.107	(30.407)	12.700

Al 31 dicembre 2022 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 2,1 milioni di Euro e riguarda prevalentemente l'acquisto di un apparato Firewall a protezione della rete aziendale, un nuovo sistema di storage aziendale per datacenter, due nuovi server che assicurano il rinnovo tecnologico del datacenter centrale, un elevatore semovente elettrico con batteria al litio per i passeggeri a ridotta mobilità (PRM), un'autovettura friction tester utilizzata per la misurazione del coefficiente di attrito della pista di volo e computer e hardware di vario genere.

La categoria in esame include il diritto d'uso di beni di terzi in leasing, rilevato ai sensi dell'IFRS 16, che la Società rileva in qualità di locatario principalmente per la locazione a lungo termine di terreni adibiti a parcheggi, di autovetture a uso promiscuo per dipendenti, di un mezzo De lcer utilizzato per attività operative in piazzale e di qualche attrezzatura. Il valore iscritto al 31 dicembre 2022 corrisponde al valore attuale delle rate di noleggio a scadere che trova corrispondenza nelle passività finanziarie correnti e non correnti per leasing.

La voce Investimenti immobiliari accoglie il valore complessivo del compendio immobiliare di proprietà destinato alla realizzazione di investimenti immobiliari; è stato iscritto inizialmente al costo di acquisto e valutato successivamente con il metodo del costo.

Come indicato dallo IAS 40, anche mediante valutazioni effettuate internamente dalla Società, si procede annualmente alla valutazione di eventuali indicatori di impairment.

In sede di redazione del bilancio al 31 dicembre 2022 la Società ha ravvisato come la recente variazione degli strumenti urbanistici PTM (piano territoriale metropolitano) e PUG (piano urbanistico generale) del Comune di Bologna, unitamente all'interruzione della dialettica con un importante operatore del settore della mobilità, che avrebbe consentito la piena valorizzazione dell'investimento fatto, potessero costituire indicazioni di una possibile riduzione di valore.

In questo contesto, tenuto conto di quanto sopra e della assenza - alla data di redazione del presente Bilancio - di una progettualità matura e condivisa con gli Enti territoriali, la valutazione del compendio immobiliare affidata ad un perito esterno a supporto della valorizzazione al fair value ha determinato la svalutazione iscritta nel bilancio in esame. AdB ha tuttavia già avviato un'aggiornata progettualità al fine di valutare lo sviluppo delle potenzialità dell'area, in linea con quelle ancora offerte dai vigenti strumenti urbanistici.

3. Partecipazioni

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 31.12.2022
Partecipazioni in società controllate	3.147	0	0	0	3.147
Altre partecipazioni	42	75	0	0	117
TOTALE PARTECIPAZIONI	3.189	75	0	0	3.264

La seguente tabella mostra il dettaglio delle partecipazioni in società controllate al termine dei due esercizi a confronto:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Fast Freight Marconi Spa	100%	597	597	0
Tag Bologna Srl	100%	2.550	2.550	0
TOTALE PARTECIPAZIONI IN SOCIETA' CONTROLLATE		3.147	3.147	0

Infine la seguente tabella mostra il dettaglio delle partecipazioni in altre società nei due esercizi a confronto:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Consorzio Energia Fiera District	7,14%	2	2	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
Bologna Welcome Srl	10%	40	40	0
Urban V. Spa	5%	75	0	75
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		117	42	75

In data 10 novembre u.s. AdB ha acquistato da Aeroporti di Roma una partecipazione del 5% nella società UrbanV Spa, costituita in data 28 giugno 2022 da Aeroporti di Roma, Aeroporto di Venezia e Aeroports de la Cote d'Azur per lo sviluppo internazionale della urban air mobility.

Si riporta di seguito il dettaglio delle partecipazioni detenute al 31 dicembre 2022, con indicazione della quota posseduta e del relativo valore di carico.

<i>in migliaia di euro</i>	Sede	Valuta	Quota % Partecipazione	Capitale Sociale 31.12.2022	Utile (perdita) d'esercizio 2022	Patrimonio Netto 31.12.2022	Quota Patrimonio Netto 31.12.2022	Valore di Carico	Differenza
Fast Freight Marconi Spa	Bologna	Euro	100%	520	566	6.556	6.556	597	5.959
Tag Bologna Srl	Bologna	Euro	100%	316	898	2.022	2.022	2.550	(528)
TOTALE PARTECIPAZIONI IN SOCIETA' CONTROLLATE								3.147	

<i>in migliaia di euro</i>	Sede	Valuta	Quota % Partecipazione	Capitale Sociale 31.12.2022	Utile (perdita) d'esercizio 2022	Patrimonio Netto 31.12.2022	Quota Patrimonio Netto 31.12.2022	Valore di Carico	Differenza
Consorzio Energia Fiera District	Bologna	Euro	7,14%	33	0	33	2	2	0
CAAF dell'Industria Spa	Bologna	Euro	0,07%	367	(109)	562	0,39	0,30	0,09
Bologna Welcome Srl	Bologna	Euro	10%	310	697	969	97	40	57
Urban V. Spa	Roma	Euro	5%	50	(426)	1.074	54	75	(21)
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI								117	

Il differenziale negativo relativo alla controllata TAG Bologna S.r.l. non è considerato una perdita durevole di valore.

I dati relativi al patrimonio netto e al risultato di esercizio del Consorzio Energia Fiera District, del CAAF dell'Industria Spa e di Bologna Welcome S.r.l. sono relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021.

4. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi /Riclassifiche	Svalutazioni	al 31.12.2022
Credito da Terminal Value	1.387	165	0	0	1.553
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	12.260	165	0	0	12.426

Al 31 dicembre 2022 la voce “Altre attività finanziarie non correnti” è formata da:

- 1,6 milioni di Euro dal credito da Terminal Value sugli investimenti in diritti di concessione e sugli interventi a fondo di rinnovo sulle infrastrutture aeroportuali. Tale credito, iscritto al valore attuale, deriva dall'applicazione della normativa sul Terminal Value di cui all'art.703 cod. nav. che stabilisce che, per gli investimenti in diritti di concessione e per gli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, il gestore aeroportuale riceverà dal subentrante, alla scadenza della concessione, un importo, pari al valore residuo a tale data dell'investimento stesso calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria.
- 10,9 milioni di Euro di strumento finanziario partecipativo in Marconi Express Spa, società concessionaria della realizzazione e gestione dell'infrastruttura di collegamento rapido su rotaia tra Aeroporto e Stazione Centrale di Bologna denominato People Mover. Tale strumento finanziario, sottoscritto dalla Capogruppo in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro, è iscritto per tale valore, corrispondente all'importo effettivamente versato ovvero al costo sostenuto a tale data. L'investimento in esame, oltre all'interesse strategico-operativo legato al miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto, risponde all'obiettivo della Società sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita dell'attività finanziaria. Ai sensi del principio contabile IFRS 9, trattandosi di strumento partecipativo di capitale, l'attività finanziaria è valutata al fair value through profit or loss. Nel caso di specie, considerata la difficoltà di misurazione del fair value di tale Strumento Finanziario Partecipativo, le valutazioni successive di tale SFP avvengono al costo quale miglior stima di fair value; in ragione dell'ampio range di valori che può assumere il fair value dello strumento nell'ambito di una valutazione basata sul valore attuale dei flussi finanziari attesi in un periodo molto ampio quale quello della concessione aeroportuale, tale analisi è utilizzata solo al fine di identificare possibili perdite di valore.

5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 31.12.2022
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	12.807	1.169	(4.182)	9.794

Le principali differenze temporanee su cui sono iscritte le imposte anticipate dettagliate nella tabella che segue.

Il decremento registrato nell'esercizio in chiusura è ascrivibile principalmente all'utilizzo, in deduzione del reddito realizzato nel periodo, di quota parte della perdita fiscale pregressa e dell'ACE maturata nel 2020 e 2021.

La recuperabilità delle imposte anticipate si basa sulla previsione di imponibili fiscali così come desunti dalle previsioni economico-finanziarie 2023-2027 approvate dal Consiglio di Amministrazione del 20 febbraio 2023 ed è quindi attendibilmente imputabile alle previsioni sottese derivanti dalle più aggiornate proiezioni economiche della Società.

Ires	Imponibile				Imposta			
	in migliaia di euro	al 31.12.2021	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Incrementi	Utilizzi
Altri costi a deducibilità IRES differita	5.049	2.641	(1.854)	5.836	1.213	633	(445)	1.401
F.do svalutazione crediti	1.516	1.052	(244)	2.324	363	253	(58)	558
Accantonamenti IRES a fiscalità differita	1.234	558	(623)	1.169	296	134	(150)	280
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	12.303	0	(628)	11.675	2.952	0	(150)	2.802
Ammort.Diritti di concessione Accordo ENAC - ENAV	180	0	(13)	167	43	0	(3)	40
Attualizzazione Fondo TFR+ altri costi personale a Lungo Termine	619	90	(501)	208	120	23	(93)	50
Eccedenza ACE	1.485	0	(1.485)	0	357	0	(357)	0
Perdite fiscali illimitatamente riportabili	28.817	10	(11.797)	17.030	6.916	2	(2.831)	4.087
Totale Ires	51.203	4.351	(17.145)	38.409	12.260	1.045	(4.087)	9.218

Irap	Imponibile				Imposta			
	in migliaia di euro	al 31.12.2021	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Incrementi	Utilizzi
Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	311	0	(305)	6	13	0	(12)	1
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	11.565	2.873	(1.436)	13.002	486	121	(61)	546
Ammort.Diritti di concessione Accordo ENAC - ENAV	108	0	(13)	95	4	0	0	4
Attualizzazione altri costi personale a Lungo Termine	224	90	(106)	208	10	3	(4)	9
Totale Irap	12.208	2.963	(1.860)	13.311	513	124	(77)	560

In questo contesto si evidenzia come la Società non abbia stanziato le imposte anticipate calcolate sulla svalutazione degli investimenti immobiliari operata nell'esercizio, in quanto la recuperabilità delle stesse risulta ad oggi incerta e subordinata a fattori in parte al di fuori del controllo della stessa.

Nella tabella seguente vengono riportati i crediti d'imposta per la fruizione dei benefici fiscali in relazione ad investimenti di riqualifica energetica effettuati nei precedenti esercizi ed il relativo utilizzo effettuato nell'esercizio.

Altri	Credito d'Imposta				
	in migliaia di euro	al 31.12.2021	Incrementi	Utilizzi/Rettifiche	al 31.12.2022
Altri Crediti		34	0	(18)	16
Totale "Altri Crediti"		34	0	(18)	16

6. Altre attività non correnti

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Depositi cauzionali	52	52	0
Ratei e risconti attivi non correnti	42	50	(8)
Crediti tributari non correnti	127	67	60
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	221	169	52

La voce "crediti tributari non correnti" che accoglie la variazione più significativa di questa categoria, accoglie il credito d'imposta esigibile oltre l'esercizio successivo per:

- investimenti in beni strumentali di cui alla L. 160/2019 art. 1, co. da 184 a 197 e alla L. 178/2020 art. 1, co. da 1051 a 1063;
- attività di ricerca, sviluppo, innovazione tecnologica ai sensi dell'art. 1, commi 198 - 209 della Legge 27 dicembre 2019, n. 160 successive modificazioni ed integrazioni.

7. Rimanenze di magazzino

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo	524	562	(38)
Rimanenze di Prodotti Finiti	293	133	160
RIMANENZE DI MAGAZZINO	817	695	122

Le rimanenze di materie sussidiarie e di consumo si riferiscono a giacenze di gasolio da riscaldamento e liquido antigelo per lo sbrinamento della pista oltre a materiali di officina e di consumo quali cancelleria, stampati e divise mentre le rimanenze di prodotti finiti si riferiscono al liquido antigelo per lo sbrinamento degli aeromobili. La crescita delle rimanenze al 31 dicembre 2022 è dovuta principalmente a quest'ultima componente.

8. Crediti commerciali

La tabella che segue mostra la composizione dei crediti commerciali e dei relativi fondi rettificativi:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Crediti commerciali	14.027	21.190	(7.163)
Fondo svalutazione	(2.363)	(1.600)	(763)
CREDITI COMMERCIALI	11.664	19.590	(7.926)

Al 31 dicembre 2022 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere, ammontano a 14 milioni di Euro ed evidenziano un decremento di 7,2 milioni di Euro nonostante la crescita dei volumi di traffico e quindi del fatturato. Ciò è dovuto alla ripresa dei normali termini di incasso dei crediti commerciali dopo il forte rallentamento registrato nel biennio precedente. Nel 2022 i giorni medi di incasso sono stati 53 contro gli 81 giorni medi del 2021.

Le tabelle che seguono mostrano una analisi per anzianità dei crediti commerciali della Società in essere al 31 dicembre 2022 e 31 dicembre 2021:

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2022
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	5.722	7.509	13.231
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	796	0	796
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	6.518	7.509	14.027

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	5.722	2.867	1.603	229	2.810	13.231

Dei crediti commerciali scaduti da oltre 90 giorni il 71% trova copertura nel fondo svalutazione crediti.

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2021
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	6.939	13.776	20.715
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	475	0	475
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	7.413	13.776	21.190

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	6.939	4.758	3.775	2.036	3.207	20.715

Come si evince nell'anno in esame si registra un miglioramento dell'anzianità dei crediti; in particolare i crediti a scadere al 31 dicembre 2022 sono il 43% dei crediti complessivi contro il 33% del 31 dicembre 2021.

Per quel che riguarda il fondo svalutazione crediti si registra una crescita sia per le svalutazioni effettuate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso, sia per le svalutazioni applicate sulla massa creditoria residuale, suddivisa in categorie di clienti e per classi di scaduto, in applicazione del metodo parametrico semplificato consentito dall'IFRS9 alle società con un portafoglio clienti diversificato e parcellizzato (*Provision Matrix*).

Gli accantonamenti del periodo ammontano a 1,1 milioni di Euro, di cui 384 mila portati a diretta riduzione dei relativi ricavi in quanto trattasi di importi fatturati nell'esercizio e ritenuti non incassabili. Oltre alla svalutazione di crediti verso vettori in procedura concorsuale è stata operata un appostamento significativo a fronte della posizione creditoria verso un operatore aeroportuale la cui solvibilità è stata valutata a rischio.

Per quanto sopra descritto, la movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti nel corso dell'esercizio in esame e di quello precedente è stata la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2022
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.600)	(1.091)	309	21	(2.363)

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2021
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(960)	(806)	107	59	(1.600)

Nei primi due mesi del 2023 il monitoraggio degli incassi evidenzia che circa il 47% dei crediti verso clienti (commerciali e relativi ad addizionale ai diritti di imbarco e Iresa) è stato incassato e quindi prosegue il trend positivo già registrato nel 2022.

9. Altre attività correnti

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Crediti tributari	199	45	154
Crediti per consolidato fiscale	416	225	191
Crediti verso il personale	30	52	(22)
Altri crediti	4.649	5.055	(406)
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	5.294	5.377	(83)

All'interno di questa categoria i crediti tributari, in sensibile crescita rispetto all'esercizio precedente, sono relativi principalmente al credito esigibile a breve termine per investimenti su beni strumentali di cui alla L.160/2019 art., co.184 a 197 e alla L. n. 178/2020 art.1 co.1051 a 1063 oltre ai crediti d'imposta sui maggiori oneri sostenuti per energia elettrica e gas naturale acquistati ed effettivamente utilizzati dal secondo trimestre 2022.

In crescita anche i crediti verso le società controllate per il consolidato fiscale Ires a seguito del trasferimento della base imponibile Ires mentre evidenzia un calo la voce "altri crediti" il cui dettaglio è fornito nella seguente tabella:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	3.988	5.279	(1.291)
Crediti per Iresa	197	341	(144)
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.283)	(1.584)	301
Ratei e Risconti attivi	749	676	73
Anticipi a fornitori	4	5	(1)
Crediti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	79	76	3
Altri crediti correnti	915	262	653
TOTALE ALTRI CREDITI	4.649	5.055	(406)

I crediti verso clienti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri e per Iresa evidenziano una diminuzione legata ai maggiori incassi registrati verso la fine dell'esercizio in esame rispetto all'analogo periodo del 2021. La posta indicata come "fondo svalutazione altri crediti correnti" accoglie il fondo svalutazione dei crediti per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e per l'Iresa, ottenuto per riclassifica nell'attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell'addizionale e dell'Iresa addebitata ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale o che contestano l'addebito. Questa posta che riveste un carattere esclusivamente patrimoniale, è classificata a deconto dei rispettivi crediti per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero e si è movimentata come illustrato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2022
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale/Iresa	(1.584)	(134)	267	168	(1.283)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(1.584)	(134)	267	168	(1.283)

La crescita della voce "altri crediti correnti" attiene prevalentemente l'anticipazione lavori erogata ad un appaltatore il cui contratto di appalto è stato risolto in danno nel corso del 2022 ai sensi e per gli effetti dell'art.108 del D.Lgs. 50/2016 e per il cui approfondimento si rimanda al capitolo Contenziosi della Relazione sulla Gestione.

A fine 2022 AdB ha formalizzato a GH Italia Spa una istanza di rendiconto per la verifica della clausola di aggiustamento prezzo del corrispettivo di cessione della partecipazione in Marconi Handling, clausola contenuta nell'atto di vendita della partecipazione del dicembre 2012 che prevede un meccanismo di aggiustamento prezzo legato a condizioni eventualmente da realizzarsi al massimo entro il 31 dicembre 2022. Alla luce dell'attuale indeterminatezza del credito, gli amministratori non ritengono vi siano le condizioni per l'iscrizione di tale credito al 31 dicembre 2022. Proseguiranno le verifiche e le interlocuzioni con GH per addivenire a una puntuale determinazione del credito in adempimento di tale clausola contrattuale e ne verrà fornita opportuna informativa nei prossimi bilanci.

10. Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 31 dicembre 2022 e nella tabella successiva, la relativa movimentazione dell'esercizio.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Time deposit	45.058	0	45.058
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	45.058	0	45.058

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Acquisizioni	Altri incrementi /riclassifiche	Decrementi/ Cessioni	al 31.12.2020
Time deposit	0	45.000	58	0	45.058
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	0	45.000	58	0	45.058

Al 31 dicembre 2022 questa voce è costituita da quattro Time Deposit sottoscritti a fine 2022 con durata sei e dodici mesi.

11. Cassa e altre disponibilità liquide

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della cassa e altre disponibilità liquide al 31 dicembre 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Depositi bancari e postali	20.634	21.946	(1.312)
Denaro e valori in cassa	22	26	(4)
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	20.656	21.972	(1.316)

La voce “depositi bancari e postali” è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari oltre ai quali la Società dispone di una linea di credito non utilizzata di 5 milioni di Euro.

Per il commento sull’andamento dei flussi di risorse liquide del periodo si rimanda al cap.3.2 della Relazione della Gestione.

Posizione Finanziaria Netta

La seguente tabella riporta la composizione della posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021, in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021:

	<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021
A	Disponibilità liquide	20.656	21.972
B	Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	0
C	Altre attività finanziarie correnti	45.058	0
D	Liquidità (A+B+C)	65.714	21.972
E	Debiti finanziario corrente	(2.805)	(1.722)
F	Parte corrente del debito finanziario non corrente	(14.456)	(5.669)
G	Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(17.261)	(7.391)
H	Posizione finanziaria corrente netta (G – D)	48.453	14.581
I	Debito finanziario non corrente	(46.419)	(60.874)
J	Strumenti di debito	0	0
K	Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(515)	(945)
L	Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(46.934)	(61.819)
M	Totale Posizione Finanziaria Netta (H + L)	1.519	(47.238)

La voce A è pari alla voce “cassa ed altre disponibilità liquide”; si rimanda alla nota 11 per maggiori dettagli.

La voce G è pari alla voce “passività finanziarie correnti”; si rimanda alla nota 17 per maggiori dettagli.

La voce L è pari alla voce “passività finanziarie non correnti”; si rimanda sempre alla nota 17 per maggiori dettagli.

Per un’analisi di dettaglio in relazione all’evoluzione della posizione finanziaria netta, si rimanda a quanto esposto dagli amministratori nella relazione sulla gestione.

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

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

in migliaia di euro	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	62.421	69.583	(7.162)
Risultato dell'esercizio	29.443	(7.542)	36.985
PATRIMONIO NETTO	182.178	152.355	29.823

a. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2022 ammonta a Euro 90.314.162, risulta interamente versato ed è formato da n. 36.125.665 azioni ordinarie prive di valore nominale.

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

in unità di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021
Utile/(Perdita) di periodo (*)	29.823.133	(7.562.939)
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	0,83	(0,21)
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,83	(0,21)

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo

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

b. Riserve

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

in migliaia di euro	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	8.034	8.034	0
Riserva straordinaria	52.035	52.035	0
Riserve FTA	(3.206)	(3.206)	0
Utili/perdite portati a nuovo	(19.514)	(11.972)	(7.542)
Riserva OCI	(611)	(991)	380
TOTALE RISERVE	62.421	69.583	(7.162)

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è stata costituita quanto a:

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

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

La riserva straordinaria è interamente costituita da utili di esercizi precedenti mentre le riserve di utili/perdite portati a nuovo si sono costituite, come le riserve FTA, in occasione del passaggio ai principi contabili IAS/IFRS oltre ad accogliere le perdite dell'esercizio 2020 e 2021.

La riserva *OCI* rileva le variazioni derivanti dall'attualizzazione del TFR e degli altri fondi relativi al personale (Nota 13) secondo quanto previsto dallo IAS 19 *revised*, al netto del relativo effetto fiscale.

La tabella di seguito mostra il dettaglio della riserva *OCI* per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 e relativo confronto:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(801)	(1.304)	503
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	190	313	(123)
RISERVA OCI	(611)	(991)	380

Le informazioni richieste dall'art.2427 n.7 bis del c.c. sono espone nella tabella sottostante:

Legenda: A= Aumento Capitale Sociale, B = Copertura perdite, C = Distribuzione ai Soci

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2022	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Utilizzazioni effettuate nei tre esercizi precedenti
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	A/B	25.683	/
Riserva legale	8.034	B	/	/
Riserva straordinaria	52.035	A/B/C	30.529	/
Utili/perdite portati a nuovo	(21.506)	/	/	/
Riserve FTA	(3.206)	/	/	/
Utili/perdite portati a nuovo transizione IAS	1.992	/	/	/
Riserva OCI	(611)	/	/	/
TOTALE RISERVE	62.421			

13. TFR e altri fondi relativi al personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della voce TFR e altri fondi relativi al personale al 31 dicembre 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
TFR	2.767	3.250	(483)
Altri fondi relativi al personale	206	225	(19)
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	2.974	3.475	(501)

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.12.2022
TFR	3.250	0	55	(92)	(445)	2.767
Altri fondi relativi al personale	225	126	0	(87)	(58)	206
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.475	126	55	(179)	(503)	2.974

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

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

- e) tasso di attualizzazione: 3,63% per la valutazione al 31.12.2022 e 0,98% per la valutazione al 31.12.2021;
- f) tasso di inflazione: 2,30% per la valutazione al 31 dicembre 2022 e 1,75% per la valutazione al 31.12.2021;
- g) 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;
- h) tasso di turnover del personale: 1%.

Come per qualsiasi valutazione attuariale, i risultati dipendono dalle basi tecniche adottate quali, tra le altre, il tasso di interesse, il tasso di inflazione e il turnover atteso. Nella tabella seguente si riporta la *sensitivity* per ciascuna ipotesi attuariale rilevante alla fine dell'esercizio, evidenziando gli effetti delle variazioni delle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili a tale data, 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	2.781	2.751	2.802	2.731	2.711	2.824

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	178
2	197
3	178
4	196
5	91

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 31 dicembre 2022 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale come disciplinato dalla Politica per la Remunerazione commentata nella Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari, cui si rimanda per maggiori approfondimenti.

La valutazione attuariale al 31 dicembre 2022 del piano di incentivazione a lungo termine e del patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale è stata effettuata con il supporto di esperti attuari con la metodologia dei "benefici maturati" in base allo IAS 19 (paragrafi 67-69) mediante il criterio "Project Unit Credit". Tale metodologia si sostanzia in valutazioni che esprimono il valore attuale medio delle obbligazioni maturate in base al servizio che il lavoratore ha prestato fino all'epoca in cui la valutazione stessa è realizzata.

I principali parametri valutativi sono stati:

- e) tasso di attualizzazione: 3,77% per la valutazione al 31.12.2022 (0,98% per la valutazione al 31.12.2021) della passività per il patto di non concorrenza pari al rendimento avente durata comparabile alla durata del collettivo dei lavoratori del settore e 3,34% per la valutazione al 31.12.2022 (-0,17% per la valutazione al 31.12.2021) delle passività per l'incentivazione a lungo termine, rendimento in linea con la durata dei piani in esame;
- f) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato.
- g) frequenza dimissioni volontarie e cessazione del rapporto causa azienda: 1%;
- h) probabilità di raggiungimento degli obiettivi pari al 70-100% a seconda dei cicli.

Si riporta, infine, la *sensitivity* che evidenzia gli effetti sugli altri fondi relativi al personale, in particolare sul fondo relativo al patto di non concorrenza, in caso di cessazione del rapporto con probabilità al 10%:

<i>in migliaia di euro</i>	Costo del servizio
Altri fondi relativi al personale	70

14. Imposte Differite Passive

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.12.2022
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.080	83	0	2.163

Aliquota Ires 24% in migliaia di euro	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2021	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2022
Ammortamento Diritti di concessione	7.480	0	0	7.480	1.795	0	0	1.795
Fondo TFR IAS 19	0	226	0	226	0	83	0	83
Totale Ires	7.480	226	0	7.706	1.795	83	0	1.878

Aliquota Irap 4,2% in migliaia di euro	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2021	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2022
Ammortamento Diritti di concessione	0	0	0	0	285	0	0	285
Totale Irap	0	0	0	0	285	0	0	285
Totale					2.080	83	0	2.163

Le imposte differite sono state iscritte in sede di transizione agli IFRS a seguito dell'applicazione dell'IFRIC 12 "accordi per servizi in concessione", come dettagliato nella nota relativa alla Transizione ai Principi Contabili Internazionali IFRS del Bilancio 2014, transizione che ha determinato il disallineamento tra valori civilistici e fiscali dei diritti di concessione per il mark-up sui servizi di costruzione e la ridefinizione del piano di ammortamento in base alla durata della concessione.

L'incremento dell'imponibile fiscale dell'esercizio, esclusivamente ai fini IRES, che determina l'iscrizione del fondo per imposte differite passive, è da attribuire all'iscrizione delle imposte differite sull'utile attuariale OCI relativo alla valutazione ai sensi dello IAS 19 del Fondo TFR.

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

Il fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali accoglie lo stanziamento destinato alla copertura delle spese di manutenzione conservativa e di ripristino delle infrastrutture aeroportuali insistenti sulle aree ottenute in concessione che la Società è tenuta a restituire al termine della concessione in perfetto stato di funzionamento.

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione del fondo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.12.2022
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	10.009	2.873	0	(2.435)	10.448
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	1.556	0	(1.436)	2.435	2.555
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	11.566	2.873	(1.436)	0	13.003

La movimentazione dell'esercizio è dovuta:

- ✓ all'accantonamento di 4,1 milioni di Euro al netto dell'aggiornamento del tasso di attualizzazione dei flussi finanziari che ha determinato un impatto positivo per proventi finanziari di 1,2 milioni di Euro;
- ✓ agli utilizzi (1,4 milioni di Euro) per interventi che riguardano principalmente il ripristino di un tratto dello strato di usura della pista di volo oltre ad interventi sulla copertura del terminal, di riqualifica uffici e interventi vari sugli impianti.

Le riclassifiche sono relative alla periodica riclassifica tra le passività correnti della quota di oneri il cui esborso è previsto nel corso delle dodici mensilità successive al periodo di riferimento.

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 31 dicembre 2022:

<i>in migliaia di euro</i>	Saldo esercizio (oneri)/proventi finanziari	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Fondo di rinnovo infrastrutture	1.187	1.126	1.199

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 e correnti)

La seguente tabella presenta la movimentazione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 dei fondi per rischi ed oneri:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 31.12.2022
Fondo rischi per contenziosi in corso	972	423	(235)	1.160
Altri fondi rischi e oneri	418	1	(362)	57
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	1.390	424	(598)	1.217
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	1.390	424	(598)	1.217

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

- la stima degli interessi eventualmente dovuti in relazione al debito relativo al servizio antincendio (18,6 milioni di Euro al 31 dicembre 2022), così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009;
- la stima dei rischi di revocatoria su clienti falliti nei passati esercizi, ad eccezione del fallimento Alitalia, per cui si rimanda al paragrafo successivo;
- la stima della passività per possibili contenziosi con dipendenti e con appaltatori di lavori sul sedime aeroportuale.

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

La voce “altri fondi rischi ed oneri” è stata invece movimentata a fronte della sottoscrizione dell’atto di adesione nei confronti del Comune di Bologna, a seguito della diversa classificazione catastale di alcuni immobili ad opera dell’Agenzia delle Entrate - Direzione Provinciale di Bologna - Ufficio Provinciale – Territorio Area Servizi Catastali e Cartografici in data 13.12.2021, avendo la stessa provveduto d’ufficio ex L.311/04. La posizione si è definitivamente perfezionata con il versamento della somma dovuta anche se tale adesione non ha significato di acquiescenza ed è stata assunta al solo fine di evitare un contenzioso la cui prosecuzione sarebbe stata, in qualunque caso, eccessivamente onerosa ed antieconomica per la Società, avuto riguardo al ridotto ambito di applicazione delle annualità in oggetto e la non applicazione delle sanzioni. La Società ha fatto valere le proprie ragioni, con notifica, in data 9 febbraio 2022, di un apposito ricorso tributario avverso l’Agenzia del Territorio e delle Entrate per impugnare l’atto di classamento di imperio del 13 dicembre 2021, di cui si contestano radicalmente presupposti e motivazioni. L’udienza di trattazione nel merito, innanzi la Commissione Tributaria competente si è tenuta in data 7 marzo 2023, il cui esito è stato favorevole, avendo, la Corte di Giustizia Tributaria di primo grado di Bologna - con sentenza n.123/2023 depositata il 13 marzo 2023 - accolto in toto le ragioni della Società, pronunciandosi - disattesa ogni contraria eccezione - per l’annullamento dell’atto impugnato e compensando le spese. AdB, sino a che il contenzioso catastale proseguirà, senza un giudicato definitivo, provvederà a corrispondere le imposte IMU di competenza per poi fare valere, nei termini di legge, le eventuali richieste di rimborso di quanto versato.

Passività potenziali

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

La società sulla scorta del parere dei legali incaricati, valutato il dossier documentale inerente alla posizione, la giurisprudenza in materia e la recente sentenza di primo grado, conferma di ritenere possibile ma non probabile la soccombenza. Nei termini di procedura FFM proporrà appello avverso le motivazioni non accolte nella sentenza del luglio 2022. Relativamente a questo contenzioso, infine, si ricorda che la garanzia per 5,8 milioni di Euro emessa da primario istituto a favore dell’Agenzia della Dogane su richiesta di FFM, per il provvedimento sospensivo dei verbali di accertamento notificati alla controllata, prevede una co-obbligazione da parte di AdB. A tale fideiussione ne è stata aggiunta, a inizio 2023 una supplementare del valore di 278 mila Euro per ottenere la sospensione dell’esecutività dei verbali di accertamento oggetto dell’impugnazione, a seguito della loro parziale modifica in aumento sulla scorta di una procedura di revisione dell’Ufficio delle Dogane.

In relazione, infine, alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia la Società ha ricevuto, ad inizio maggio 2020, notifica dell'azione revocatoria proposta dal Commissario Straordinario di ALITALIA SAI in a.s.. il Gruppo ha valutato la passività potenziale legata al rischio di revocatoria sui crediti incassati nei sei mesi antecedenti la procedura, per un importo pari a 2,01 milioni di Euro (al lordo dell'addizionale comunale ai diritti di imbarco dei passeggeri già versata alle autorità competenti). Alla data di redazione del presente documento, tenuto conto delle informazioni note e degli elementi di difesa eccezionali a fronte dell'azione avanzata, gli Amministratori, previo confronto con i legali incaricati, hanno giudicato la passività in oggetto come possibile ma non probabile; gli stessi hanno pertanto, ritenuto di darne opportuna informativa in Nota senza procedere ad alcun accantonamento e nel contempo di proseguire nella propria azione di difesa. In ogni caso, il contenzioso non si definirà prima della fine dell'anno 2024.

17. Passività finanziarie non correnti e correnti

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Mutui - parte non corrente	46.419	60.874	(14.455)
Passività finanziarie non correnti per leasing	515	945	(430)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	46.934	61.819	(14.885)
Mutui – parte corrente	14.456	5.669	8.787
Passività finanziarie correnti per leasing	534	592	(58)
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	2.254	1.112	1.142
Altri debiti finanziari correnti	17	18	(1)
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	17.261	7.391	9.870
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	64.195	69.210	(5.015)

La passività complessiva per mutui al 31 dicembre ammonta a 60,9 milioni di Euro, di cui 46,4 milioni non correnti e 14,5 milioni in scadenza nell'esercizio 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Mutui - parte non corrente	46.419	60.874	(14.455)
Mutui – parte corrente	14.456	5.669	8.787
TOTALE MUTUI	60.875	66.543	(5.668)

La voce "mutui" è costituita da:

- mutuo con garanzia SACE con scadenza 2026 erogato da Intesa Sanpaolo Spa nel luglio 2020 per Euro 33,9 milioni per supportare il piano di sviluppo infrastrutturale e fronteggiare la riduzione del traffico derivante dall'emergenza Covid-19. Tale finanziamento che prevede un periodo di preammortamento di 3 anni con pagamento della prima rata nel 2023, è classificato per 28,25 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti e 5,65 milioni tra i mutui correnti;

- mutuo con garanzia SACE con scadenza 2026 erogato da Unicredit Spa nel luglio 2020 per Euro 25 milioni per supportare il piano di sviluppo infrastrutturale e fronteggiare la riduzione del traffico derivante dall'emergenza Covid-19. Tale finanziamento che prevedeva un periodo di preammortamento di 2 anni terminato a fine giugno 2022, è classificato per 15,6 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti e per 6,25 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui parte corrente. Nel 2022 sono state rimborsate le prime due rate pari a 3,1 milioni di Euro;
- mutuo decennale con scadenza dicembre 2024, in essere al 31 dicembre 2022 per 5,1 milioni di Euro (7,7 milioni di Euro al 31 dicembre 2021) erogato da Intesa Sanpaolo Spa, finalizzato alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali. Tale finanziamento è classificato per 2,55 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente e per 2,6 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui – parte corrente. Nel 2022 sono state rimborsate le due rate in scadenza per 2,55 milioni di Euro.

Al fine di garantire la necessaria liquidità per supportare il piano degli investimenti e sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale, la Capogruppo ha sottoscritto a dicembre 2021 un finanziamento con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) per il quale al 31 dicembre 2022 non è stata avanzata nessuna richiesta di erogazione. Il contratto di finanziamento consentirà ad AdB una flessibilità adeguatamente allineata agli avanzamenti del piano di sviluppo infrastrutturale ed all'effettivo fabbisogno finanziario, assicurando un periodo di disponibilità delle erogazioni fino a 48 mesi dalla stipula e *tranches* plurime, in ogni caso per un importo complessivo non superiore al 50% dei costi stimati dell'intero progetto. Ciò unitamente alla flessibilità dell'opzione di scelta tra un tasso fisso e un tasso variabile, il cui importo sarà in entrambi i casi determinato da parte di BEI in relazione al momento della richiesta di finanziamento e alle condizioni complessive di erogazione e restituzione. L'ultima data di rimborso di ogni *tranche* cadrà non prima di quattro anni e non oltre diciotto anni dalla relativa data di erogazione, ferma la possibilità per AdB di procedere a rimborsi anticipati volontari. Il contratto presenta *negative pledges* e *covenant* anche informativi tipici per similari fattispecie, tra cui un obbligo di rimborso anticipato in caso di acquisizione del controllo di AdB.

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 31 dicembre 2022:

Istituto Finanziario erogante	Debito	Tasso di interesse applicato	Rate	Scadenza	Covenant
Intesa San Paolo S.p.A.	Mutuo	Tasso fisso del 3%	Semestrali	2024	PFN/EBITDA PFN/PN
Unicredit Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso fisso del 0,77%	Trimestrali	2026	IFN/EBITDA IFN/PN
Intesa San Paolo Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 1,29%	Trimestrali	2026	No

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

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

Con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento della Società, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 31 dicembre 2022 AdB non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori in quanto la Società è adempiente rispetto agli impegni contrattuali in essere.

Sulla base dei dati consuntivi al 31 dicembre 2022 si conferma il rispetto dei covenant finanziari.

Istituto Finanziario erogante	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	in migliaia di Euro			
			Saldo 31.12.2022	Saldo esercizio interessi	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Intesa San Paolo Spa garanzia Sace	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 1.29%	33.900	437	607	403

Le passività finanziarie per leasing, non correnti e correnti, al termine dei due esercizi sono le seguenti:

in migliaia di euro	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Passività finanziarie per leasing non correnti	515	945	(430)
Passività finanziarie correnti per leasing	534	592	(58)
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER LEASING	1.049	1.537	(488)

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

La voce “passività finanziarie non correnti per leasing” per poco più di 500 mila Euro attiene ai canoni contrattualmente dovuti e con scadenza oltre i 12 mesi successivi, per il diritto d’uso di beni di terzi iscritti nell’attivo immobilizzato in applicazione dell’IFRS 16 (nota 2) mentre le passività finanziarie correnti per leasing riguardano la quota corrente dei canoni dovuti per il diritto d’uso di beni di terzi iscritti nell’attivo immobilizzato dal 1° gennaio 2019 in applicazione dell’IFRS 16.

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

in migliaia di euro	31/12/2021	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/Riclassifiche	31/12/2022
Finanziamenti - quota corrente	5.669	(5.681)	0	14.468	14.456
Passività per leasing - quota corrente	592	(642)	69	515	534
Finanziamenti - quota non corrente	60.874	0	0	(14.455)	46.419
Passività per leasing - quota non corrente	945	0	0	0	945
Totale	68.080	(6.323)	69	528	62.354

Infine, sempre relativamente alle passività finanziarie correnti, la voce debiti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri ed Iresa attiene alla quota incassata dai vettori a tale titolo e riversata agli Enti creditori nel mese di gennaio.

18. Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	24.291	18.643	5.648

I debiti commerciali sono principalmente vantati nei confronti di fornitori nazionali e presentano una crescita rispetto al 31 dicembre 2022 dovuto all'aumento dei costi in quanto lato regolarità dei pagamenti, i giorni medi sono rimasti invariati rispetto a 2021 (53 giorni).

Nella tabella seguente si evidenzia la suddivisione dei debiti commerciali al 31 dicembre 2022 ed al 31 dicembre 2021 per fasce di scaduto:

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2022
Fatture/note di credito ricevute	11.805	2.993	14.798
Fatture/note di credito da ricevere	9.493	0	9.493
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	21.298	2.993	24.291

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	11.805	1.669	74	89	1.161	14.798

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2021
Fatture/note di credito ricevute	4.865	986	5.851
Fatture/note di credito da ricevere	12.793	0	12.793
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	17.658	986	18.643

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	4.865	511	109	95	271	5.851

L'*ageing* dei debiti verso fornitori evidenzia un maggior debito scaduto da oltre 90 giorni al 31 dicembre 2022 rispetto all'annualità precedente a causa di blocchi al pagamento di un fornitore in particolare, in attesa della certificazione della regolarità contributiva. Ad eccezione di tale posizione i debiti scaduti sono scesi dal 20% al 17% dei debiti complessivi e, conseguentemente, i debiti a scadere sono aumentati dall'80% all'83%.

19. Altre passività

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Debiti tributari correnti	2.815	1.000	1.815
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	3.946	3.688	258
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	23.339	18.970	4.369
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	4.622	5.012	(390)
Debiti per consolidato fiscale	0	2	(2)
ALTRE PASSIVITA'	34.722	28.672	6.050

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Debito Iva	216	133	83
Debiti per imposte dirette	1.625	0	1.625
Altri debiti tributari	974	867	107
DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	2.815	1.000	1.815

Questa categoria di costi presenta un aumento prevalentemente dovuto ai debiti per imposte dirette, assenti al termine dell'esercizio precedente ed al 31 dicembre 2022 rappresentati dal debito per Irap per 942 mila Euro e dal debito per consolidato fiscale Ires per 684 mila Euro.

La voce altri debiti tributari è formata principalmente da debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo, il primo in aumento quale conseguenza della crescita del costo del personale.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	892	958	(66)
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	1.860	1.738	122
Debiti verso istituti di previdenza	1.194	992	202
DEBITI VERSO PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	3.946	3.688	258

I debiti verso il personale e istituti di previdenza evidenziano un aumento al 31 dicembre 2022 dovuto alla crescita del costo del personale cui si rimanda.

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:

- 18,6 milioni di Euro (17,1 milioni nel 2021) in relazione al debito relativo al servizio antincendio così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009. Per approfondimenti si rimanda al capitolo Contenziosi della Relazione sulla Gestione;

- 4,6 milioni di Euro (contro 1,9 milioni di Euro al 31 dicembre 2021) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo al secondo acconto e conguaglio dell'anno 2022.

La passività relativa al servizio antincendio, come più compiutamente descritto in Relazione sulla Gestione, cui si rimanda, è stata iscritta per recepire il contributo dovuto da AdB al Fondo istituito dalla Finanziaria 2007 al fine di ridurre il costo a carico dello Stato per l'organizzazione e l'espletamento del **servizio antincendio** presso gli aeroporti italiani. La Società Capogruppo ha promosso, nel 2012, una specifica azione giudiziale innanzi il Tribunale Civile di Roma, chiedendo sostanzialmente al Giudice di accertare e dichiarare la cessazione dell'obbligo contributivo a seguito del cambiamento delle finalità di predetto Fondo, ossia a decorrere dal 1° gennaio 2009. Da tale data, difatti, le risorse afferenti al Fondo in parola sono state destinate a provvedere a generiche esigenze di soccorso pubblico e difesa civile nonché al finanziamento dei rinnovi del C.C.N.L. dei VV.F.

Nelle more del procedimento civile, il quale si è protratto per innumerevoli anni con una serie di avvicendamenti di differenti giudici incaricati e rinvii, si è affermata una consolidata giurisprudenza (ex pluris CTP Roma n. 10137/51/2014 – passata in giudicato - e CTP Roma n. 2517/2019) suggellata dalla pronuncia della Cassazione a Sezioni Unite del 1° febbraio 2019, n. 3162 e, da ultimo, dalla Commissione Tributaria Regionale Lazio n. 7164/2019, che ha affermato: i) la natura di tributo di scopo della contribuzione al Fondo Antincendi, ii) la conseguente competenza del giudice tributario, iii) la non doverosità di tale tributo a decorrere dal 2009, a causa del venir meno dell'originario scopo legislativo, nelle more di una disposizione giuridica legittima.

Finalmente, in data 8 febbraio 2022, il Tribunale di Roma ha emesso la sentenza n. 2012/2022, acclarando giurisdizione del giudice tributario. La Società, al fine di ottenere, un diretto riconoscimento dei principi statuiti in maniera univoca dalla Corte di Cassazione e dalla CTP Roma, ha proceduto, nel dicembre 2022, a riassumere innanzi il giudice tributario i giudizi pendenti innanzi il Tribunale di Roma (RG n. 22375/12). L'udienza di trattazione nel merito, innanzi la Commissione Tributaria Provinciale di Roma è stata fissata per il giorno 17 aprile 2023. Si attende anche il pronunciamento delle Sezioni Unite a maggio 2023 per l'affermazione definitiva dei principi di diritto affermati dalla giurisprudenza tributaria e suggellare l'efficacia pan-processuale degli stessi.

Pur considerato quanto sopra, si evidenzia come, allo stato attuale, è ancora in vigore una norma di legge che prevede la debenza di tali importi da parte di AdB. Si auspica anche il riavvio di un tavolo negoziale per addivenire ad una definitiva soluzione transattiva e per l'emanazione di una nuova norma legittima che disciplini la materia.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Debito per addizionale ai diritti di imbarco e Iresa	2.904	4.035	(1.131)
Altri debiti correnti	1.545	909	636
Ratei e risconti passivi correnti	173	68	105
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	4.622	5.012	(390)

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri e per Iresa (Imposta regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili), relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 31 dicembre 2022, per 2,9 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale ai diritti di imbarco e per Iresa relativa ai crediti incassati dai vettori da versare agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 17).

La voce “altri debiti correnti” include i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi. La crescita rispetto all’esercizio precedente è dovuta principalmente ai maggiori depositi cauzionali da clienti ed all’incasso dell’anticipazione del progetto Conciliamo, bando del Dipartimento per le politiche della famiglia della Presidenza del Consiglio dei Ministri cui la Società ha avuto accesso e che ha per obiettivo azioni e attività di work-life balance dei dipendenti. In crescita, infine, anche la voce “ratei e risconti passivi diversi” prevalentemente per quote di ricavi da vendite online incassati anticipatamente.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO

RICAVI

20. Ricavi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per categoria di attività per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e 2021, in relazione all'andamento dei quali si rimanda a quanto più analiticamente commentato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione.

Complessivamente si rilevano ricavi complessivi per 126,2 milioni con una crescita molto rilevante rispetto all'esercizio precedente che aveva chiuso con ricavi per 53,5 milioni di Euro. Isolando la voce "ricavi per servizi di costruzione" che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati nel periodo, pari a 15,9 milioni contro 8,1 milioni di Euro del 2021 ed escludendo il contributo del fondo di compensazione dei danni Covid per 20,9 milioni di Euro, i ricavi dell'esercizio in esame evidenziano comunque una crescita molto significativa (96,4%) passando da 45,5 milioni di Euro del 2021 a 89,4 milioni del 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	46.088	25.396	20.692
Ricavi per servizi non aeronautici	41.665	19.380	22.285
Ricavi per servizi di costruzione	15.952	8.051	7.901
Altri ricavi e proventi della gestione	22.520	736	21.784
RICAVI	126.225	53.563	72.662

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

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Diritti aeroportuali	45.162	24.718	20.444
Parcheggi	15.971	6.988	8.983
Ricavi per servizi di costruzione	15.952	8.051	7.901
Altri	26.600	2.852	23.748
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	103.685	42.609	61.076

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

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Diritti aeroportuali	45.162	24.718	20.444
Parcheggi	15.971	6.988	8.983
Ricavi per servizi di costruzione	15.952	8.051	7.901
Altro	26.600	2.852	23.748
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	103.685	42.609	61.076
Subconcessioni locali commerciali e non	22.321	10.911	11.410
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	22.321	10.911	11.410
Ricavi NO IFRS 15	219	43	176
TOTALE RICAVI	126.225	53.563	72.662

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e 2021. Grazie alla ripresa del traffico questa categoria di ricavi presenta una crescita dell'81,5% contro un aumento del traffico dei passeggeri del 107% e dei movimenti del 66,8%. L'incidenza del diverso mix di traffico con significativo aumento della componente *low cost*, unitamente ad un calo delle tariffe aeronautiche, ha inciso mitigando la variazione positiva di questa categoria di ricavi.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Ricavi da infr. centralizzate/altri serv. aeroportuali	191	143	48
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	959	703	256
Ricavi da diritti aeroportuali	65.746	36.149	29.597
Ricavi da corrispettivo PRM	5.725	2.760	2.965
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(26.499)	(14.334)	(12.165)
Altri ricavi aeronautici	35	(1)	36
Riduzione altri ricavi aeronautici a Fondo Svalutazione Crediti	(69)	(24)	(45)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	46.088	25.396	20.692

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	29.385	15.321	14.064
Diritti di approdo, decollo e sosta	22.551	13.444	9.107
Diritti per sicurezza passeggeri	9.341	4.977	4.364
Diritti per controllo bagagli stiva	3.647	1.840	1.807
Diritti di imbarco e sbarco merci	859	777	82
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti e varie	(37)	(210)	173
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	65.746	36.149	29.597

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e 2021. Anche per questa categoria di ricavi la rilevante crescita (+115%) è legata ai ricavi per la subconcessione dei locali e aree commerciali e per servizi di parcheggio, entrambi correlati al traffico servito. Anche gli altri ricavi commerciali evidenziano una crescita principalmente legata al servizio MBL ed ai proventi pubblicitari come esposto nelle tabelle seguenti:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Subconcessione locali e aree commerciali	20.224	9.363	10.861
Parcheggi	15.971	6.988	8.983
Altri ricavi commerciali	5.470	3.032	2.438
Riduzione subconcessioni locali e aree commerciali a FSC	0	(3)	3
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	41.665	19.380	22.285

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Marconi Business Lounge	2.154	611	1.543
Pubblicità	1.254	948	306
Ricavi commerciali diversi	2.062	1.473	589
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	5.470	3.032	2.438

iii. Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dalla Società 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 15,9 milioni contro 8,1 milioni nel 2021 per maggiori investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione per i dettagli dei quali si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 a confronto con il 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	1.065	704	361
Contributi conto esercizio e conto impianti	559	42	517
Cont. fondo compensazione danni Covid-19 L. Bilancio 2021	20.903	0	20.903
Ricavi da Terminal Value Fondo di Rinnovo	34	0	34
Plusvalenze patrimoniali	10	0	10
Riduzione altri ricavi e proventi a Fondo Svalutazione Crediti	(51)	(10)	(41)
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI DELLA GESTIONE	22.520	736	21.784

La rilevante crescita è dovuta al contributo derivante dal Fondo di compensazione previsto dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178 (c.d. Legge di Bilancio 2021) e attuato con Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze. Alla luce dell'approvazione delle istanze di accesso al fondo e dell'incasso del contributo, entrambe intercorse nel primo semestre 2022, risultano essere rispettate le condizioni previste dal paragrafo 7 del principio contabile IAS 20 necessarie per l'iscrizione del contributo e quindi quest'ultimo è stato iscritto tra gli altri ricavi e proventi nel bilancio in esame. Ai sensi del paragrafo 20 dello IAS 20, Il contributo è interamente di competenza del periodo in esame in quanto rappresenta una compensazione per costi e perdite sostenute in esercizi precedenti e non è correlato a costi futuri. Ai sensi del paragrafo 29 dello IAS 20, infine, assunto che, come sopra evidenziato, nel caso in oggetto, non vi è una correlazione temporale tra costi e perdite sostenute (contabilizzate nell'esercizio 2020) ed il relativo contributo, il contributo è stato iscritto nella voce "altri ricavi e proventi".

Infine, la voce "contributi in conto esercizio e conto impianti" include contributi rilevati:

- ✓ a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per energia elettrica e gas naturale acquistati ed effettivamente utilizzati dal secondo trimestre 2022, contributi spettanti in quanto impresa non energivora e non gasivora che ha subito un incremento superiore al 30% del corrispondente prezzo medio dell'energia elettrica e del gas riferito al medesimo trimestre dell'anno 2019;
- ✓ in relazione al progetto finanziato Cyrano;
- ✓ a copertura dell'erogazione di corsi di formazione dei dipendenti;

- ✓ a parziale copertura dei costi ammissibili ai fini del Credito d'imposta per attività di ricerca, sviluppo, innovazione tecnologica ai sensi dell'Art. 1, commi 198 - 209 della Legge 27 dicembre 2019, n. 160 successive modificazioni ed integrazioni.

COSTI

21. Costi

I costi complessivi del 2022 evidenziano una crescita del 44% passando da 51,4 milioni del 2021 a 73,8 milioni di Euro dell'anno in esame. Se si isola la voce "costi per servizi di costruzione" – quasi raddoppiata per i maggiori investimenti in diritti di concessione, si rileva una crescita dei costi operativi del 34%.

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Beni e materiali di consumo	727	631	96
Materiali di manutenzione	179	121	58
Carburanti e gasolio	188	126	62
TOTALE COSTI PER MATERIALI DI CONSUMO E MERCI	1.094	878	216

Questa categoria di costi evidenzia una crescita generalizzata collegata alla ripresa delle attività e alla crescita dei prezzi, fattore quest'ultimo che impatta su tutte le categorie dei costi esterni di gestione.

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Spese di manutenzione	4.775	4.125	650
Utenze	3.449	1.701	1.748
Pulizie e servizi assimilati	2.259	1.682	577
Prestazioni di terzi	5.329	4.041	1.288
Servizi MBL	392	113	279
Pubblicità, promozione e sviluppo	670	376	294
Assicurazioni	862	740	122
Prestazioni professionali e consulenze	1.741	1.132	609
Compensi e rimborsi organi statutari	564	513	51
Altri costi per servizi	259	57	202
TOTALE COSTI PER SERVIZI	20.300	14.480	5.820

I costi per servizi presentano una crescita generalizzata conseguente all'aumento del traffico servito ed alla correlata maggior operatività dell'infrastruttura e dei servizi erogati, oltre che alla dinamica crescente dei prezzi delle materie prime ed energetiche. La crescita maggiore, infatti, è evidenziata dai costi per le utenze per i noti aumenti tariffari, dai costi di manutenzione e dalle prestazioni di terzi (si veda dettaglio nella tabella alla fine di questa sezione) per l'aumento del traffico che è alla base dei maggiori costi per servizi quali l'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (servizio PRM), i servizi di vigilanza e sicurezza ed i servizi navetta.

Di seguito un ulteriore dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Spese di manutenzione Beni di proprietà	1.100	922	178
Spese di manutenzione Infrastrutture aeroportuali	3.158	2.975	183
Spese di manutenzione Beni di terzi	517	228	289
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	4.775	4.125	650

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Sgombero neve	398	350	48
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	478	24	454
Servizio assistenza PRM	850	539	311
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	626	626	0
Servizio di sicurezza	1.947	1.576	371
Altre prestazioni di terzi	1.030	926	104
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	5.329	4.041	1.288

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 canoni, noleggi e altri costi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Canoni di concessione	6.342	2.842	3.500
Canoni di noleggio	197	162	35
Affitti passivi	151	4	147
Canoni elaborazione dati	1.474	1.484	(10)
Altri costi per godimento beni di terzi	8	0	8
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	8.172	4.492	3.680

La crescita di questa categoria di costi è attribuibile quasi esclusivamente ai maggiori volumi di traffico in base ai quali sono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli oneri diversi di gestione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Oneri tributari	1.244	1.146	98
Contributo servizio antincendio	1.526	1.476	50
Minusvalenze patrimoniali	3	1	2
Altri oneri e spese di gestione	387	473	(86)
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	3.160	3.096	64

Non si rilevano variazioni significative in questa categoria di costi.

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi del personale per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Salari e stipendi	17.812	13.796	4.016
Oneri sociali	5.015	4.118	897
Trattamento fine rapporto	1.342	1.167	175
Trattamento di quiescenza e simili	186	183	3
Altri costi del personale	1.582	1.479	103
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	25.937	20.743	5.194

La crescita del costo del personale è dovuta da un lato alla crescita dell'organico (+12 risorse medie nell'esercizio; +30 risorse al 31 dicembre 2022 rispetto al 31 dicembre 2021) e dall'altro al progressivo azzeramento del ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni conseguente alla ripresa del traffico. In aumento anche il ricorso al personale somministrato per far fronte ai picchi di traffico e, in generale, alla ripresa della piena operatività. A questi effetti si aggiungono maggiori costi per il servizio mensa e per la formazione e l'addestramento del personale. Di segno contrario, i costi per incentivi all'esodo non presenti nell'esercizio in esame contrariamente al 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Mensa dipendenti	494	348	146
Spese per aggiornamento e formazione del personale	172	84	88
Spese missioni dipendenti	122	40	82
Altri accantonamenti ai fondi del personale	669	915	(246)
Spese varie per il personale	125	92	33
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	1.582	1.479	103

L'organico medio suddiviso per qualifica delle annualità in esame è così rappresentato:

<i>Organico medio (n.ro risorse)</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Dirigenti	8	9	(1)
Impiegati	366	355	11
Operai	81	79	2
TOTALE PERSONALE	455	443	12

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

<i>Organico (n.ro risorse)</i>	al 31.12.2022	al 31.12.2021	Variazione
Dirigenti	8	8	0
Impiegati	380	355	25
Operai	86	81	5
TOTALE PERSONALE	474	444	30

22. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti e svalutazioni per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Ammortamento/svalutazione diritti di concessione	7.829	7.255	574
Ammortamento altre attività immateriali	660	881	(221)
Ammortamento/svalutazione attività materiali	5.176	2.148	3.028
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	13.665	10.284	3.381

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

La voce include 567 mila Euro di stralci di progettazioni non più utilizzabili oltre a 3,1 milioni di svalutazione sul valore degli "investimenti immobiliari" (rif. nota 2).

La voce "ammortamento attività materiali" infine, include 522 mila Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del principio IFRS 16.

23. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi e oneri per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	687	493	194
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	4.060	646	3.414
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	165	200	(35)
TOTALE ACCANTONAMENTI	4.912	1.339	3.573

Questa categoria di costi evidenzia una crescita dovuta quasi esclusivamente al maggior accantonamento al fondo rinnovo delle infrastrutture aeroportuali che rappresenta la quota di competenza del periodo per le spese di ripristino e sostituzione delle infrastrutture aeroportuali da restituire ad Enac al termine della concessione in stato di efficienza e piena operatività. L'accantonamento dell'esercizio 2021 era particolarmente contenuto in conseguenza dello slittamento di alcuni interventi rimandati temporalmente agli esercizi successivi a causa dell'emergenza Covid che ha comportato la revisione del piano degli interventi di ripristino e sostituzione.

Relativamente all'esercizio 2022 il maggior accantonamento, che ha portato ad un incremento netto del fondo in esame dell'11% circa, è conseguente:

- alla ripresa della operatività, che ha comportato maggiori utilizzi con la conseguente necessità di accantonamenti atti a ripristinare il fondo,
- all'aggiornamento del quadro economico degli stessi a causa dell'aumento dei prezzi delle materie prime ed energetiche
- ad alcuni interventi non programmati precedentemente ma ritenuti necessari per migliorare la qualità del servizio al terminal e per garantire l'efficiente stato di funzionamento air side.

Per quel che riguarda l'accantonamento al fondo svalutazione crediti, l'importo in tabella è composto da poco più di 700 mila Euro di accantonamenti al netto di 21 mila Euro di rilasci per cessazione del rischio su alcune posizioni cliente. Oltre all'accantonamento suesposto, la svalutazione complessiva dei crediti effettuata nell'esercizio a fronte del rischio di inesigibilità deriva anche dalla riduzione dei ricavi maturati nell'esercizio per ulteriori 384 mila.

24. Proventi finanziari e oneri finanziari

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei Proventi finanziari e degli oneri finanziari per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Proventi da titoli	0	2	(2)
Proventi finanziari diversi dai precedenti	98	0	98
Proventi da attualizzazione fondi	1.294	475	819
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	1.392	477	915
Interessi passivi e oneri bancari	(838)	(737)	(101)
Oneri da attualizzazione fondi	(69)	(36)	(33)
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(17)	0	(17)
Altri oneri finanziari	(525)	(290)	(235)
TOTALE ONERI FINANZIARI	(1.449)	(1.063)	(386)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(57)	(586)	529

La gestione finanziaria chiude con un saldo negativo di soli 57 mila Euro grazie alla rilevante crescita dei proventi da attualizzazione dei fondi per l'aumento dei tassi di interesse.

Dal lato dei proventi finanziari la voce "proventi finanziari diversi dai precedenti" accoglie per 58 mila Euro il rendimento dei Time Deposit iscritti nell'attivo circolante mentre relativamente agli oneri finanziari la crescita più significativa attiene i costi accessori ai finanziamenti con garanzia Sace.

25. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 31 dicembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Imposte correnti	1.335	(76)	1.411
Imposte differite e anticipate	2.958	(2.384)	5.342
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	4.293	(2.460)	6.753
% imposte correnti sul risultato ante imposte	3,96%	n.s.	/
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	12,73%	n.s.	/

Nel 2022 le imposte sul reddito ammontano a 4,3 milioni di Euro e rappresentano una componente negativa di conto economico contrariamente al 2021, anno nel quale rappresentavano una componente positiva di quasi 2,5 milioni di Euro per la perdita fiscale dell'esercizio 2021 ancora pesantemente impattato dalla crisi legata al Covid-19. La bassa incidenza delle imposte dell'esercizio 2022 sul risultato ante imposte (3,96% le imposte correnti e 12,73% le imposte complessive) deriva principalmente dalla detassazione del contributo Covid-19, contributo che non concorre alla formazione della base imponibile dell'IRES e dell'IRAP ai sensi dell'art. 10-bis del d.l. n. 137/2020.

La voce "imposte correnti" è costituita da 942 mila Euro di Irap dell'esercizio a confronto con l'assenza di fiscalità Irap dell'esercizio precedente e da 393 mila Euro di "oneri da consolidato fiscale" per l'Ires gravante sulla base imponibile 2022 ridotta grazie all'utilizzo di quota parte delle perdite fiscali del 2020 e dell'eccedenza ACE registrata nel 2020 e 2021, come esposto nella tabella di riconciliazione dell'aliquota effettiva Ires con quella teorica.

Di seguito il dettaglio delle imposte correnti dei due periodi:

<i>Dettaglio delle imposte dell'esercizio</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Oneri/(proventi) da consolidato fiscale Ires	393	(94)	487
Irap	942	0	942
Imposte esercizi precedenti	0	18	(18)
TOTALE	1.335	(76)	1.411

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

<i>Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Risultato ante imposte	33.736	(10.002)	43.738
Aliquota ordinaria	24%	24%	0%
Addizionale Ires 3,5% (dal 2019 al 2021)	/	3,5%	-3,5%
Onere/(recupero) fiscale teorico 24%	8.097	(2.400)	10.497

<i>Effetto delle variazioni in aumento o diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria IRES:</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	Variazione
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	1.699	986	713
Costi deducibili in esercizi successivi	3.168	2.995	173
Altri costi indeducibili	4.000	899	3.101
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(938)	(201)	(737)
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(2.342)	(2.744)	402
Altre differenze	(3.500)	(1.244)	(2.256)
Contributo fondo di compensazione danni Covid	(20.903)	0	(20.903)
Utilizzo ACE pregressa	(1.485)	0	(1.485)
Utilizzo perdite pregresse	(11.797)	0	(11.797)
Totale variazioni in aumento/diminuzione	(32.098)	691	(32.789)
Imponibile fiscale	1.638	(9.311)	10.949
Imposta anticipata Ires su perdita fiscale dell'esercizio 24%	0	(2.141)	2.141
Provento da consolidato fiscale IRES	0	(94)	94
Ires corrente al 24%	393	0	393
TOTALE	393	(2.235)	2.628
Aliquota effettiva	1,16%	22,35%	-21,18%

26. 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.

Nell’esercizio in esame sono state rilevate le seguenti operazioni con parti correlate:

Rapporti con società controllate

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Tag Bologna Srl, dal lato attivo, riguardano prevalentemente la subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all’assistenza al traffico di Aviazione Generale, la fornitura di alcuni servizi amministrativi e legali, di distacco del personale ed il compenso, riversato al datore di lavoro Adb, degli amministratori dipendenti della Capogruppo, per complessivi 120 mila Euro (contro 147 mila Euro del 2021).

I contratti passivi di Adb nei confronti della controllata attengono prevalentemente a:

- 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;
- contratto di presidio H24 affidato a Tag a far data dal 1° aprile 2021;

per complessivi 475 mila Euro contro 386 mila Euro del 2021.

Tra i rapporti non commerciali verso Tag si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato in virtù delle delibere dei Consigli di Amministrazione delle società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa del 25 gennaio 2021 (consolidante) e Tag Bologna Srl del 22 febbraio 2021 (consolidata) per gli esercizi 2021-2023;
- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) pari al capitale residuo che, alla data di chiusura del periodo, risulta pari a 1,7 milioni di Euro.

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

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

Nel complesso i ricavi dell’esercizio verso la controllata ammontano a 393 mila Euro contro 329 mila Euro del 2021.

I contratti passivi nei confronti di FFM attengono al mandato all'incasso sottobordo dei diritti aeroportuali e il corrispettivo per l'onere di servizio pubblico legato alla gestione del Magazzino di Temporanea Custodia; il primo non è stato attivato nel 2022 né nell'esercizio di confronto mentre per il secondo, nel 2022 sono maturati contributi a copertura della perdita della gestione del Magazzino di Temporanea Custodia per 84 mila Euro contro 128 mila Euro del 2021.

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

Rapporti con altre parti correlate

Nel 2022 la Società ha intrattenuto rapporti commerciali con società controllate dal socio Atlantia Spa così sintetizzabili:

- Telepass Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di pagamento elettronico della sosta nei parcheggi con sistema Telepass, Adb ha sostenuto costi per 173 mila Euro contro 82 mila Euro del 2021. Sul lato patrimoniale si rilevano debiti commerciali per 49 mila Euro contro 45 mila al 31 dicembre 2021;
- Infoblu Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di info viabilità multimediali Adb ha sostenuto costi per 9 mila Euro invariati rispetto al 2021 e non risultano debiti commerciali (11 mila Euro al 31 dicembre 2021).

Infine, al 31 dicembre 2022 la Capogruppo ha sostenuto costi per prestazioni professionali resi dalla partecipata Urban V per 25 mila Euro e ha rilevato debiti commerciali per 31 mila Euro.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022		per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	Totale
Diritti di concessione	201.573	0	194.755	0
Altre attività immateriali	1.390	0	914	0
Attività immateriali	202.963	0	195.669	0
Terreni, immobili, impianti e macchinari	11.083	0	10.985	232
Investimenti immobiliari	1.617	0	4.732	0
Attività materiali	12.700	0	15.717	232
Partecipazioni	3.264	0	3.189	0
Altre attività finanziarie non correnti	12.426	0	12.261	0
Imposte differite attive	9.794	0	12.807	0
Altre attività non correnti	221	0	168	0
Altre attività non correnti	25.705	0	28.425	0
ATTIVITA' NON CORRENTI	241.368	0	239.811	232
Rimanenze di magazzino	817	0	695	0
Crediti commerciali	11.664	250	19.590	597
Altre attività correnti	5.294	429	5.377	251
Attività finanziarie correnti	45.058	0	0	0
Cassa e altre disponibilità liquide	20.656	0	21.972	0
ATTIVITA' CORRENTI	83.489	680	47.634	849
TOTALE ATTIVITA'	324.857	680	287.445	1.081

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022		per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Capitale sociale	90.314	0	90.314	0
Riserve	62.421	0	69.583	0
Risultato dell'esercizio	29.443	0	(7.542)	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	182.178	0	152.355	0
TFR e altri fondi relativi al personale	2.974	0	3.475	0
Imposte differite passive	2.163	0	2.080	0
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	10.448	0	10.009	0
Fondi per rischi e oneri	1.217	0	1.390	43
Passività finanziarie non correnti	46.934	0	61.819	142
Altri debiti non correnti	114	0	55	0
PASSIVITA' NON CORRENTI	63.850	0	78.828	185
Debiti commerciali	24.291	259	18.643	270
Altre passività	34.722	3	28.672	3
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	2.555	0	1.556	0
Passività finanziarie correnti	17.261	0	7.391	70
PASSIVITA' CORRENTI	78.829	262	56.262	342
TOTALE PASSIVITÀ	142.679	262	135.090	528
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	324.857	262	287.445	528

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022		per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Ricavi per servizi aeronautici	46.088	75	25.396	75
Ricavi per servizi non aeronautici	41.665	258	19.380	236
Ricavi per servizi di costruzione	15.952	0	8.051	0
Altri ricavi e proventi della gestione	22.520	180	736	163
Ricavi	126.225	512	53.563	475
Materiali di consumo e merci	(1.094)	0	(878)	0
Costi per servizi	(20.300)	(750)	(14.480)	(606)
Costi per servizi di costruzione	(15.192)	0	(7.667)	0
Canoni, noleggi e altri costi	(8.172)	(9)	(4.492)	(9)
Oneri diversi di gestione	(3.160)	(5)	(3.096)	(4)
Costo del personale	(25.937)	(2)	(20.743)	(2)
Costi	(73.855)	(766)	(51.356)	(621)
Ammortamento/Svalutazione Diritti di concessione	(7.829)	0	(7.255)	0
Ammortamento altre attività immateriali	(660)	0	(881)	0
Ammortamento/svalutazione attività materiali	(5.176)	0	(2.148)	(78)
Ammortamenti e svalutazioni	(13.665)	0	(10.284)	(78)
Accantonamento rischi su crediti	(687)	0	(493)	0
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(4.060)	0	(646)	0
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(165)	0	(200)	0
Accantonamenti per rischi ed oneri	(4.912)	0	(1.339)	0
Totale Costi	(92.432)	(766)	(62.979)	(699)
Risultato operativo	33.793	0	(9.416)	0
Proventi finanziari	1.392	0	477	0
Oneri finanziari	(1.449)	0	(1.063)	0
Risultato ante imposte	33.736	0	(10.002)	0
Imposte dell'esercizio	(4.293)	0	2.460	0
Utile (perdita) d'esercizio	29.443	0	(7.542)	0

Si riportano di seguito le movimentazioni intervenute con le singole parti correlate rispettivamente negli esercizi 2022 e 2021.

2022								
<i>in migliaia di euro</i>	Crediti Commerciali	Altre attività correnti	Totale Attività Correnti	Totale Attività	Debiti commerciali	Altre passività	Passività Finanziarie Correnti	Totale passività
Tag Bologna Srl	164	185	349	349	95	1	96	96
Fast Freight Marconi Spa	86	244	331	331	84	1	85	85
Telepass Spa	0	0	0	0	49	0	49	49
Infloblu Spa	0	0	0	0	0	0	0	0
Urban V Spa	0	0	0	0	31	0	31	31
Totale	250	429	680	680	259	2	262	262

2021											
<i>in migliaia di euro</i>	Terreni, Immobili, impianti e macchinari	Crediti Commerciali	Altre attività correnti	Totale Attività Correnti	Totale Attività	Passività Finanziarie Non Correnti	Fondi per rischi e oneri	Debiti commerciali	Altre passività	Passività Finanziarie Correnti	Totale passività
Tag Bologna Srl	0	277	47	324	324	0	0	82	2	0	85
Fast Freight Marconi Spa	0	320	202	522	522	0	0	128	1	0	129
Autostrade Spa	232	0	0	0	232	142	43	0	0	70	255
Telepass Spa	0	0	0	0	0	0	0	45	0	0	45
Autostrade Tech	0	0	3	3	3	0	0	4	0	0	4
Infloblu Spa	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	11
Totale	232	597	251	849	1.081	142	43	270	3	70	528

2022									
<i>in migliaia di euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altri costi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI
Tag Bologna Srl	0	73	47	120	(468)	0	(5)	(2)	(475)
Fast Freight Marconi Spa	75	185	132	392	(84)	0	0	0	(84)
Telepass Spa	0	0	0	0	(173)	0	0	0	(173)
Infloblu Spa	0	0	0	0	0	(9)	0	0	(9)
Urban V Spa	0	0	0	0	(25)	0	0	0	(25)
Totale	75	258	180	512	(750)	(9)	(5)	(2)	(766)

2021										
<i>in migliaia di euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altri costi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI	Ammortamenti attività materiali
Tag Bologna Srl	0	69	77	147	(379)	0	(4)	(2)	(386)	0
Fast Freight Marconi Spa	75	167	86	329	(128)	0	0	0	(128)	0
Autostrade Spa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(78)
Telepass Spa	0	0	0	0	(82)	0	0	0	(82)	0
Autostrade Tech	0	0	0	0	(16)	0	0	0	(16)	0
Infloblu Spa	0	0	0	0	0	(9)	0	0	(9)	0
Totale	75	236	163	475	(606)	(9)	(4)	(2)	(621)	(78)

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

27. Impegni e rischi

Impegni da investimenti ambientali

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

In particolare, nel 2022 è stato completato il progetto di conservazione naturalistica del sito di interesse comunitario SIC IT4050018 "Golena San vitale" ed è stata avviata la gara di appalto per la realizzazione di una ampia fascia boscata a nord dell'aeroporto comprensiva di un percorso ciclabile fruibile dalla collettività, di circa 40 ettari. Prosegue anche la progettazione di un percorso ciclabile di collegamento fra il polo aeroportuale e gli abitanti di Bologna e Lippo di Calderara di Reno.

Garanzie prestate

Per quanto riguarda le garanzie prestate si riporta nel seguito la tabella riepilogativa al 31 dicembre dei due esercizi a confronto. Nel dettaglio si riferiscono a:

- fidejussioni di cui la principale è relativa al co-obbligo di Adb nella fidejussione di 5,8 milioni di Euro emessa da UnipolSai a favore dell'Agenzia delle Dogane su richiesta della controllata FFM per il contenzioso doganale in cui è coinvolta (rif. capitolo contenziosi della Relazione sulla Gestione) oltre alla fidejussione a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (1,6 milioni di Euro);
- pegno sullo Strumento Finanziario Partecipativo emesso da Marconi Express Spa e sottoscritto dalla Società per un valore nominale di 10,87 milioni di Euro a garanzia delle obbligazioni di Marconi Express nei confronti degli Istituti di Credito finanziatori del progetto People Mover;
- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) che, alla data di chiusura dell'esercizio, risulta pari a 1,7 milioni di Euro.

in migliaia di euro	31/12/2022	31/12/2021	Var.	Var. %
Fidejussioni	8.400	7.669	730	10%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	1.711	2.231	(520)	-23%
Totale garanzie prestate	20.983	20.773	210	1%

Tipologia e gestione degli altri rischi

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

28 Legge 124/2017 art.1 commi 125-129 – Disciplina della trasparenza delle erogazioni pubbliche

Nell'esercizio 2022 la Società ha usufruito dei cd. "Aiuti di Stato" beneficiando di contributi a fondo perduto a ristoro per i danni conseguenti dall'emergenza sanitaria da COVID-19 previsto per i gestori aeroportuali e per i prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra (fondo di cui alla legge 30 dicembre 2020, n. 178, art. 1, commi 714 – 719)

Per ulteriori informazioni, si rinvia al sito internet relativo al Registro nazionale degli aiuti di Stato di cui all'articolo 52 della Legge 24 dicembre 2012, n. 234.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Con riferimento ai principali fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio si evidenzia che:

- in data 1 febbraio, la Società e il principale vettore low cost operante sullo scalo hanno consolidato la propria partnership stipulando un nuovo accordo di 6 anni, applicabile retroattivamente a partire dalla winter season 2022/2023. Gli incentivi definiti nel nuovo contratto sono quindi stati riflessi a bilancio per il bimestre novembre-dicembre 2022;
- in data 2 marzo 2023, nell'ambito della procedura di consultazione degli Utenti, è stata presentata la proposta di revisione delle tariffe regolamentate, unitamente ad una proposta aggiornata riguardo i livelli di servizio dello scalo per il quadriennio 2023-2026; Il Gestore Aeroportuale e gli Utenti dello scalo hanno raggiunto una sostanziale intesa sulla proposta tariffaria relativa al periodo 2023-2026, con entrata in vigore a decorrere dal 1° giugno 2023, e sui correlati SLA. Nei modi e nei termini previsti dal Modello 1 di cui alla Delibera n. 92/2017 definito dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, il procedimento sarà completato con la pubblicazione delle tariffe, che sono ancora al vaglio della verifica conclusiva di competenza dell'Authority.

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per ulteriori dettagli e per le informazioni relative all'evoluzione prevedibile della gestione.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DI ESERCIZIO

Signori Azionisti,

il bilancio 2022 della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa che sottoponiamo alla Vostra approvazione riporta un utile di esercizio di Euro 29.443.457,82 di cui il Consiglio di Amministrazione propone la seguente destinazione:

- a riserva legale il 5% sulla base delle disposizioni statutarie e dell'art.2430 del Codice Civile per Euro 1.472.172,89;
- il residuo pari a Euro 27.971.284,93 a Riserva Straordinaria.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 14 marzo 2023

Attestazione del Bilancio d'Esercizio 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 SpA., 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 di esercizio nel corso dell'esercizio al 31 dicembre 2022.

2. La valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022 si è basata su di un processo definito da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., in coerenza con il modello Internal Control- Integrated Framework emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission, che rappresenta lo standard di riferimento generalmente accettato a livello internazionale.

3. Si attesta, inoltre, che:
 - 3.1 il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022:
 - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
 - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente.
 - 3.2 La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione dell'emittente, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

Bologna, 14 Marzo 2023

Amministratore Delegato


Nazareno Ventola

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


Patrizia Muffato

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.
Sede in Bologna
Capitale sociale Euro 90.314.162 i.v.
Iscritta al Registro Imprese di Bologna al n. 03145140376
R.E.A. BO - 268716

Relazione del Collegio Sindacale all'Assemblea degli Azionisti
(ai sensi dell'art. 153 del d. lgs. 58/1998 e dell'art. 2429, comma 2, del
codice civile)

Signori Azionisti,

la presente relazione, redatta ai sensi dell'art. 153 del d.lgs. n. 58/1998 (di seguito "TUF") e dell'art. 2429, comma 2, del codice civile, illustra le attività di vigilanza svolte dal Collegio Sindacale dell'Aeroporto Marconi di Bologna nel corso dell'esercizio 2022, in coerenza con le indicazioni contenute nella Comunicazione Consob DEM/1025564 del 6 aprile 2001 e successive modifiche ed integrazioni.

L'attuale Collegio sindacale è stato nominato il 26 Aprile 2022 dall'Assemblea degli Azionisti di AdB SpA con scadenza all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024.

Nel corso dell'esercizio il Collegio Sindacale ha svolto i propri compiti di vigilanza, quale organo apicale del complessivo sistema dei controlli societari, secondo quanto previsto dalla legge, dalle "Norme di comportamento del collegio sindacale di società quotate" emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, dalle disposizioni CONSOB in materia di controlli societari e di attività del Collegio Sindacale e dalle indicazioni contenute nel Codice di Corporate Governance.

Il Collegio Sindacale ha verificato il possesso da parte dei propri componenti dei requisiti di onorabilità e professionalità previsti dal DM 30 marzo 2000, n. 162, l'insussistenza di cause di decadenza e ineleggibilità previste dall'articolo 148, comma 3, del T.U.F. e il possesso dei medesimi requisiti di indipendenza richiesti per gli amministratori dal Codice di Corporate Governance.

I compiti di controllo contabile e di revisione legale dei conti sono demandati alla Società di Revisione Ernst & Young S.p.A. (di seguito "Società di Revisione" o "EY") il cui incarico, per gli esercizi 2015-2023, è stato conferito dall'Assemblea degli Azionisti del 20 maggio 2015.

Sulla base delle informazioni ricevute durante le riunioni del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati endo-consiliari (Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità, Comitato Remunerazioni), sia attraverso gli incontri con le strutture aziendali e in esito alle verifiche espletate si rappresenta quanto segue.

Operazioni di particolare rilevanza

Il Collegio Sindacale ritiene che siano state acquisite adeguate informazioni sulle operazioni di maggior rilievo economico, patrimoniale e finanziario effettuate dalla Società come rappresentate nei documenti che compongono il bilancio consolidato e il bilancio di esercizio e nella Relazione sulla Gestione.

L'Aeroporto di Bologna ha registrato nel 2022 una progressiva ripresa dei volumi di traffico passeggeri rispetto al 2021 (+107,0%) tuttavia inferiore del 9,7% rispetto al 2019. Relativamente al traffico merci si è osservato, invece, un incremento sia sul 2021 che sul 2019 rispettivamente del 10,1% e del 13,0%.

Dal punto di vista economico il 2022 si chiude con un utile di 29,4 milioni di Euro contro una perdita di 7,5 milioni di Euro del 2021 e un utile dell'ultimo anno pre-Covid (2019) pari a 20,1 milioni di Euro.

Tra le operazioni di particolare rilevanza si segnala che il risultato positivo del periodo in esame è dovuto all'iscrizione del contributo di 20,9 milioni di Euro. La Legge di bilancio 30 dicembre 2020, n. 178 (art. 1, commi 714-719) aveva previsto un Fondo di compensazione dei danni subiti a causa Covid-19 successivamente attuato con Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle finanze. Su istanza dell'Aeroporto, il Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili con decreto 5 maggio 2022 ha riconosciuto ed erogato, nel primo semestre dell'anno 2022, l'importo di 20,9 milioni di Euro per i danni subiti a causa della emergenza epidemiologica nel periodo 1 marzo – 30 giugno 2020.

Fatti significativi intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Tra i fatti significativi avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio il Collegio sindacale ritiene opportuno segnalare che si sono concluse positivamente le interlocuzioni intrattenute con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riguardo alle tariffe regolamentate e con il vettore Ryanair riguardo alla stipula del nuovo accordo di 6 anni; si fa rinvio alla Relazione sulla Gestione per il dettagliato approfondimento delle tematiche.

Operazioni atipiche o inusuali

Dalle informazioni ricevute dagli Amministratori e dai colloqui con i rappresentanti della Società di Revisione non è emersa l'esistenza di operazioni atipiche o inusuali poste in essere nel corso dell'esercizio 2022 anche infragruppo o con parti correlate. Il Collegio non ha ricevuto

comunicazioni dagli Organi di controllo delle società controllate o dalla Società di Revisione contenenti rilievi in proposito.

Operazioni con parti correlate o infragruppo

Le caratteristiche delle operazioni infragruppo poste in essere nell'esercizio, i soggetti coinvolti ed i relativi effetti economici sono adeguatamente indicati nelle Note esplicative al bilancio di esercizio della Società e al bilancio consolidato, nelle quali sono evidenziati anche i connessi rapporti di credito/debito e di costo/ricavo.

Le operazioni con parti correlate, attuate nel rispetto della vigente "Procedura per le operazioni con Parti Correlate", adottata dal CDA nella seduta del 28 giugno 2021, fanno perlopiù riferimento ad operazioni di natura commerciale e finanziaria nonché all'adesione al consolidato fiscale. Anche tali operazioni vengono elencate nelle Note esplicative al bilancio della società e al bilancio consolidato, nelle quali sono evidenziati anche i connessi rapporti di credito/debito e di costo/ricavo e la circostanza che tali operazioni vengono effettuate a normali condizioni di mercato.

Il Collegio nel corso del 2022 ha espresso un parere non vincolante, in attuazione della regolamentazione, ex art. 9.1, terzo paragrafo, della procedura OPC dell'Emittente, riguardante un'operazione con Parti correlate di minore rilevanza, - per via di interessi di due membri del Comitato e un potenziale interesse di un componente del Collegio Sindacale - avvalendosi, come richiesto dalle migliori pratiche al riguardo, del contributo di expertise, anche valutativa, di provider di assoluta affidabilità incaricato dalla società.

Attività di vigilanza del Collegio Sindacale

Si conferma che l'Organo di controllo nell'esercizio delle funzioni proprie svolte ai sensi dell'art. 2403 del codice civile e dell'art. 149 del TUF:

- ha vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo;
- ha ottenuto dagli Amministratori in via continuativa informazioni sull'attività svolta, sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo economico, finanziario e patrimoniale realizzate dalla Società, anche per il tramite delle sue controllate, potendo ragionevolmente assicurare che le operazioni deliberate e poste in essere sono conformi alla legge e allo statuto sociale e non appaiono manifestamente imprudenti, azzardate o in conflitto d'interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
- ha ricevuto adeguate informazioni, in particolare, in merito:
 - andamento riscossione crediti e contenziosi;
 - aggiornamento procedura ciclo passivo;
 - Information technology e CyberSecurity;
 - organigramma, assunzione del personale e sicurezza sul lavoro;
- ha vigilato sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- ha vigilato sull'adeguatezza delle disposizioni impartite alle società controllate ai sensi dell'art. 114, comma 2, del TUF, accertando che l'attività di coordinamento delle società controllate (Fast Freight Marconi S.p.A e TAG Bologna S.r.l.) è svolta anche tramite la presenza negli organi sociali di dirigenti della Capogruppo;
- ha scambiato informazioni con i corrispondenti organi delle società controllate ai sensi dell'art. 151, comma 2, del TUF;

- ha svolto incontri periodici con la Società di Revisione, anche in ossequio a quanto previsto dall'art. 19, comma 1, del d. lgs. n. 39/2010 e dall'art. 150, comma 3, del TUF, al fine di vigilare sul processo di informativa finanziaria e sulla sua adeguatezza e integrità nonché sull'osservanza delle disposizioni di legge inerenti al processo di formazione del bilancio e della sua impostazione e struttura;
- ha vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità dello stesso a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle rispettive funzioni e l'analisi dei risultati del lavoro svolto dalla Società di Revisione. In allegato al bilancio di esercizio e al bilancio consolidato, è fornita l'attestazione di cui all'art. 154-bis, comma 5, del TUF, sottoscritta dall'Amministratore Delegato e dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, sull'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio e del bilancio consolidato;
- ha acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società e del sistema di controllo interno, anche attraverso la partecipazione alle riunioni del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità. Il Collegio ha esaminato la valutazione espressa dal Consiglio di Amministrazione nel corso della seduta del 14 marzo 2023, sulla scorta della relazione istruttoria svolta dal Comitato Controllo e Rischi, che ha ritenuto il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi di AdB complessivamente adeguato rispetto alle caratteristiche della Società e al profilo di rischio assunto;

- le attività del responsabile della funzione di *internal audit* svolte nel corso dell'esercizio hanno coperto il perimetro di attività programmato nel 2022 e dall'esame della relazione annuale di tale attività non sono emersi profili di criticità significativi salvo alcuni aspetti di miglioramento, attentamente monitorati, da attuare nel corrente esercizio; Il Collegio sindacale dà atto che la relazione annuale dell'*internal audit* si conclude con un giudizio di affidabilità dei controlli interni in essere e che il Comitato Controllo Rischi ha valutato il sistema di controllo interno e gestione dei rischi adeguato rispetto alle dimensioni e alle caratteristiche dell'azienda.
- ha esaminato la relazione informativa annuale dell'Organismo di Vigilanza relativa all'aggiornamento del modello, al controllo sul funzionamento e all'osservanza del Modello ex d.lgs. n.231/2001 da cui non emergono fatti di rilievo;
- ha esaminato la relazione del Comitato Etico e Anticorruzione (organismo collegiale che sostituisce la figura del RPCT) cui è affidato il compito di monitorare e verificare l'efficace attuazione della "Policy Anticorruzione" e preso atto delle attività svolte;
- non ha ricevuto denunce ai sensi dell'art. 2408 del codice civile né sono stati presentati esposti da parte di terzi;
- ha verificato la corretta applicazione dei criteri e delle procedure di accertamento adottati dal Consiglio di Amministrazione per valutare la sussistenza dei requisiti degli amministratori indipendenti e non ha osservazioni al riguardo da formulare;

- ha vigilato sull'osservanza delle regole di governo societario dettate dal Codice di Corporate Governance delle società quotate, promosso da Borsa Italiana e approvato dal Comitato per la Corporate Governance, al quale la Società ha dichiarato di attenersi, confermando la *compliance* al medesimo. Il sistema di *governance* adottato dalla Società risulta dettagliatamente descritto nella Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari per l'esercizio 2022 approvata dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 14 marzo 2023; ha vigilato sull'indipendenza della Società di Revisione EY S.p.A., ai sensi dell'art. 19 del d. lgs. 39/2010, ed ha accertato, nella sua concomitante veste di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile, la compatibilità con le limitazioni previste dall'articolo 5 del Regolamento UE n. 537/2014, dei servizi diversi dalla revisione legale prestati alla Società. Nel corso dell'esercizio 2022, la Società ha corrisposto a EY S.p.A. per incarichi aventi ad oggetto i servizi di revisione e la verifica della contabilità regolatoria compensi per euro 104.396 mentre le controllate (Fast Freight Marconi S.p.A e TAG Bologna S.r.l.) hanno corrisposto per incarichi aventi ad oggetto servizi di revisione compensi per euro 19.899. Sono stati, altresì, conferiti dalla Capogruppo a EY S.p.A. i seguenti incarichi aventi ad oggetto servizi non di revisione: l'esame degli adempimenti inerenti alla Dichiarazione di carattere non finanziario (euro 23.126) e le asseverazioni per le finalità previste dal d.lgs. 23 giugno 2011, n. 118 e varie (euro 11.400). La Società di Revisione ha reso la "Dichiarazione relativa all'indipendenza" in cui si attesta che non sono state riscontrate situazioni tali da compromettere l'indipendenza o cause di incompatibilità nei confronti di AdB. Anche tenuto conto della richiamata dichiarazione, si segnala

che non sono emersi aspetti critici che abbiano potuto compromettere l'indipendenza della Società di Revisione.

L'attuale Consiglio di Amministrazione composto da 9 membri è stato nominato dall'Assemblea dei Soci del 26 aprile 2022 e fino all'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024.

Otto amministratori sono non esecutivi, mentre cinque, tra questi ultimi, risultano in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dall'art. 147-ter, comma 4, del T.U.F. e dal Codice di Corporate Governance.

Nel corso dell'esercizio 2022 il Collegio ha partecipato:

- a n. 9 riunioni del Consiglio di Amministrazione;
- a n. 3 riunioni del Comitato Controllo, Rischi e sostenibilità;
- a n. 3 riunioni del Comitato per la Remunerazione.

Per tutte le riunioni sopra elencate lo scrivente Collegio Sindacale ha sempre ricevuto adeguate informazioni sull'attività svolta e sulle caratteristiche delle operazioni effettuate.

Nel corso dell'esercizio in esame il Collegio sindacale ha tenuto n. 9 riunioni e promosso riunioni congiunte con il comitato controllo rischi e sostenibilità al fine di agevolare lo scambio e l'univocità di informazioni tra i soggetti con compiti rilevanti in materia di controllo interno e revisione contabile.

Nel corso dell'attività di vigilanza svolta e sulla base delle informazioni ottenute dalla Società di Revisione, in occasione dei periodici incontri, ai sensi dell'art. 150, comma 3, del T.U.F., non sono emersi dati e informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione né sono state rilevate omissioni e/o fatti censurabili e/o irregolarità o, comunque, fatti significativi tali da richiederne menzione.

Dichiarazione di carattere non finanziario

Ai sensi dell'art. 3, comma 7, del d.lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, si conferma che, con riferimento alla Dichiarazione di carattere non finanziario, il Collegio Sindacale ha vigilato, per quanto di competenza, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel citato decreto. La Società ha designato EY S.p.A, soggetto incaricato del controllo contabile, per lo svolgimento anche dei compiti di cui all'art. 3, comma 10, del citato decreto. La Società di Revisione ha rilasciato un'attestazione circa la conformità delle informazioni fornite nella Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario rispetto a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del decreto e allo standard di rendicontazione adottato.

Bilancio d'esercizio e consolidato

Il Collegio Sindacale ha effettuato le necessarie verifiche sull'osservanza delle norme inerenti la formazione del progetto di bilancio di esercizio e del bilancio consolidato di Gruppo al 31 dicembre 2022, approvati dal Consiglio di Amministrazione in data 14 marzo 2023. In particolare, dà atto che il bilancio di esercizio ed il bilancio consolidato sono stati redatti in conformità agli *International Financial Reporting Standards* adottati dall'Unione Europea e che la Società ha applicato in materia di schemi di bilancio e di informativa societaria, quanto stabilito dalla CONSOB. È stata verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della Relazione sulla Gestione e, a tale riguardo, non vi sono osservazioni da avanzare. Con riferimento ai contenuti si osserva che la Relazione sulla Gestione illustra adeguatamente la situazione economica, patrimoniale e finanziaria, nonché l'andamento della gestione nel corso dell'esercizio e fornisce dati significativi concernenti le Società rientranti nell'area di consolidamento, fornendo altresì indicazioni in merito ai principali rischi ed incertezze cui la Società è esposta.

La Società di Revisione EY S.p.A. ha emesso in data 30 marzo 2023 le relazioni ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del Regolamento UE n. 537/2014, nelle quali è attestato che il bilancio di esercizio e il bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria, del risultato economico e dei flussi di cassa della Società e del Gruppo e che la Relazione sulla Gestione e le informazioni di cui all'art. 123-bis, comma 4, del T.U.F. contenute nella Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari sono coerenti con il bilancio di esercizio della Società e con il bilancio consolidato del Gruppo.

La Società di Revisione ha, altresì, prodotto la Relazione Aggiuntiva di cui all'art. 11 Regolamento UE n. 537/2014 dalla quale si rileva che non sono state riscontrate significative carenze nel sistema di controllo interno ovvero nel sistema amministrativo-contabile della Società.

Conclusioni

Il Collegio Sindacale a conclusione della presente Relazione sull'attività di controllo svolta nel corso dell'esercizio 2022 a partire dalla data della nomina 26 aprile 2022, considerate anche le risultanze dell'attività effettuata dalla Società di Revisione incaricata del controllo contabile e preso atto dell'attestazione sottoscritta dal Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili in accordo con l'Amministratore delegato, esprime, per quanto di competenza, parere favorevole alla proposta di approvazione del bilancio di esercizio di AdB SpA al 31 dicembre 2022 così come da progetto predisposto e approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 14 marzo 2023 concordando con la proposta dallo stesso formulata in merito alla destinazione a riserva (legale e straordinaria) dell'utile d'esercizio.

Bologna, 30 marzo 2023

Il Collegio Sindacale

dott. ssa Rosalba COTRONEO (Presidente)



dott.ssa Francesca AIELLI (Sindaco effettivo)



Francesca Aielli
MiMS
30.03.2023 15:49:20
GMT+01:00

dott. Alessandro BONURA (Sindaco effettivo)

Firmato digitalmente da: ALESSANDRO BONURA
Data: 30/03/2023 17:01:40

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022

Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e
dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

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

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (la "Società"), costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2022, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal rendiconto finanziario, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2022, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli *International Financial Reporting Standards* adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Abbiamo identificato i seguenti aspetti chiave della revisione contabile:

Aspetti chiave	Risposte di revisione
<p><i>Impairment Test</i> relativo ai <i>Diritti di concessione</i></p> <p>I <i>Diritti di concessione</i> iscritti nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022 ammontano a Euro 201,6 milioni e sono sottoposti a <i>Impairment Test</i> almeno una volta l'anno o più frequentemente al verificarsi di indicatori interni ed esterni di riduzione del valore di tali attività.</p> <p>I processi e le modalità di valutazione del valore recuperabile di tali attività sono basati su assunzioni a volte complesse, che per loro natura implicano il ricorso al giudizio degli amministratori, specie con riferimento alla previsione dei volumi di traffico, dei livelli tariffari e dei conseguenti flussi di cassa, nonché alla determinazione dei tassi di attualizzazione applicabili. Tali previsioni, relative ad un orizzonte temporale ampio come quello del periodo concessorio, risultano impattate dai fattori di rischio e dalle incertezze che caratterizzano l'attuale contesto di mercato. In considerazione del giudizio richiesto e della complessità delle assunzioni utilizzate nella stima del valore recuperabile dei <i>Diritti di concessione</i>, abbiamo ritenuto che tale tematica rappresenti un aspetto chiave della revisione.</p> <p>L'informativa di bilancio relativa a tale aspetto chiave è riportata nella nota esplicativa "1. Attività Immateriali".</p>	<p>Le nostre procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave hanno riguardato, tra l'altro:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'analisi della metodologia di valutazione adottata dalla Società; • l'analisi delle principali assunzioni alla base delle previsioni economico-finanziarie utilizzate ai fini dell'<i>Impairment Test</i>; • l'analisi della coerenza di tali assunzioni con il piano aziendale 2023-2027 approvato dagli amministratori e con il contesto di mercato; • la discussione con il <i>management</i> circa le modalità di costruzione del modello di <i>Impairment Test</i>; • la verifica della coerenza del tasso di sconto applicato (<i>WACC</i>). <p>Nelle nostre verifiche ci siamo anche avvalsi dell'ausilio di nostri esperti in tecniche di valutazione, che hanno eseguito un ricalcolo indipendente ed effettuato analisi di sensitività sulle assunzioni chiave al fine di determinare i cambiamenti delle assunzioni che potrebbero impattare significativamente la valutazione del valore recuperabile.</p> <p>Infine, abbiamo esaminato l'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative del bilancio in relazione all'aspetto chiave.</p>
<p>Stima del <i>Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</i></p> <p>Il <i>Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</i> (il "Fondo"), iscritto nel bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, ammonta a Euro 13,0 milioni e include gli accantonamenti relativi alle spese di manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni dei beni in concessione che la Società stima di dover sostenere coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere. I processi e le modalità di valutazione e di determinazione di tale stima sono basati su assunzioni a volte complesse che, per loro</p>	<p>Le nostre procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave hanno riguardato, tra l'altro:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'analisi della procedura e dei controlli chiave posti in essere dalla Società; • la comprensione dell'accordo di concessione da cui origina l'obbligazione; • l'analisi delle principali variazioni intervenute nel Fondo rispetto all'esercizio precedente; • l'analisi critica delle assunzioni alla base del

natura, implicano il ricorso al giudizio degli amministratori in particolare con riferimento alla natura degli interventi da effettuare, alla tempistica prevista degli stessi, alla quantificazione dei relativi costi e alla componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi di intervento. In considerazione del giudizio richiesto agli amministratori per valutare la natura degli interventi, la tempistica degli stessi e la quantificazione dei relativi costi abbiamo ritenuto che tale tematica rappresenti un aspetto chiave della revisione.

L'informativa di bilancio relativa alla valutazione del *Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali* è inclusa nel paragrafo "Fondi per rischi e oneri" della sezione "Criteri di Valutazione", nonché nella nota esplicativa "15. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente e corrente)".

calcolo del Fondo, tramite la verifica della coerenza delle stesse rispetto alla relazione tecnica preparata dalle funzioni competenti della Società, al piano aziendale 2023-2027 approvato dagli amministratori e alle ulteriori informazioni storiche e previsionali disponibili;

- l'esecuzione di procedure di validità su un campione di utilizzi del Fondo iscritti nell'esercizio;
- la verifica della ragionevolezza del tasso di attualizzazione utilizzato e dell'accuratezza del calcolo del Fondo stanziato.

Infine, abbiamo esaminato l'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative del bilancio in relazione all'aspetto chiave.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli *International Financial Reporting Standards* adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui

sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti od eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori e della relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. ci ha conferito in data 20 maggio 2015 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio della Società per gli esercizi con chiusura dal 31 dicembre 2015 al 31 dicembre 2023.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815

Gli amministratori della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF - European Single Electronic Format) (nel seguito "Regolamento Delegato") al bilancio d'esercizio, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022 alle disposizioni del Regolamento Delegato.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022 è stato predisposto nel formato XHTML ed è stato marcato, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58

Gli amministratori della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2022, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, con il bilancio d'esercizio della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2022 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2022 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, c. 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254

Gli amministratori della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. sono responsabili per la predisposizione su base volontaria della dichiarazione non finanziaria ai sensi dell'art. 7 del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254. Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli amministratori della dichiarazione non finanziaria.

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Bologna, 30 marzo 2023

EY S.p.A.



Marco Menabue
(Revisore Legale)



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT