

Resoconto Intermedio sulla Gestione al 31 Marzo 2023

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



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT



Resoconto Intermedio Sulla Gestione
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
Al 31 Marzo 2023

SOMMARIO

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	4
Consiglio di Amministrazione	5
Collegio Sindacale	6
Società di revisione	6
Relazione sulla gestione al 31 Marzo 2023	7
Prospetti Contabili al 31 Marzo 2023	50
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	51
• Conto Economico consolidato	52
• Conto Economico Complessivo consolidato	53
• Rendiconto finanziario consolidato	54
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	55
Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 31 Marzo 2023	56
Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	88

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 marzo 2023 sono:

DICHIARANTE	% Possesso
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	39,10%
MUNDYS 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 (dal 6 aprile 2023 CCIAA di Ferrara e Ravenna), 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 inviato a Consob in pari data e con scadenza il 1° agosto 2024, 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 E RAVENNA	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 E RAVENNA	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 26 aprile 2022 ed in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2024, è la seguente:

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)

(*) 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 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 26 aprile 2022 ed in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2024, è la seguente:

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

Società di revisione contabile

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

Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa al 31 Marzo 2023

Indice

PREMESSA	10
1 STRATEGIE E RISULTATI	13
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI	13
1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI	14
1.3 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>	21
2.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i>	22
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	22
2.3 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO</i>	23
2.3.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	23
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE	25
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	25
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	29
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	32
3.4 PRINCIPALI INDICI	32
3.5 GLI INVESTIMENTI.....	33
3.6 IL PERSONALE	34
3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE	35
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	37
4.1 LA QUALITA'	37
5. IL QUADRO NORMATIVO	38
5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E DINAMICA TARIFFARIA	38
5.2 FONDO ANTINCENDI	39
5.3 NUOVO CODICE DEI CONTRATTI PUBBLICI.....	39
5.4 LA NUOVA DIRETTIVA CSRD – CORPORATE SUSTAINABILITY REPORTING DIRECTIVE	39
6 IL CONTENZIOSO	40
6.1 FONDO ANTINCENDI	40
7. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	41

8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE	46
9 GARANZIE PRESTATE	47
10 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL TRIMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	48

PREMESSA

La presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (di seguito anche “Gruppo Aeroporto” o “Aeroporto”, o “AdB”) per il trimestre chiuso al 31 marzo 2023, 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 marzo 2023 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 5.000 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.

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 4.215 mq e 33 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.

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 12 compagnie rappresentanti un totale di 19 marchi specializzati, con un totale di 490 posti auto a disposizione.

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

A oltre un anno dall'invasione dell'Ucraina, l'economia globale continua a risentire di un'elevata incertezza, che incide sulla volatilità dei prezzi delle materie prime e frena l'attività produttiva e il commercio internazionale. Nei primi mesi del 2023 gli indicatori disponibili segnalano un ritmo di crescita rallentato a livello globale, mentre in Cina l'attività prende nuovo slancio dopo l'abbandono della Zero-Covid policy.

Secondo le previsioni pubblicate in marzo dall'OCSE, la crescita del PIL globale, rivista al rialzo dello 0,4% rispetto a quattro mesi fa, si collocherebbe al 2,6% nel 2023 (dal 3,2% del 2022). Permane il rischio di andamenti meno favorevoli, legato alla prosecuzione della guerra in Ucraina, al protrarsi di elevati livelli di inflazione e al conseguente orientamento restrittivo delle politiche monetarie nelle maggiori economie, nonché alle ripercussioni sulle condizioni finanziarie globali dei recenti dissesti bancari negli Stati Uniti e in Svizzera.

Nell'area Euro gli indicatori più recenti suggeriscono che nel primo trimestre il PIL sia tornato a crescere, pur lievemente. Le stime per il 2023 sono state riviste al rialzo dello 0,5%, per effetto sia del calo delle quotazioni energetiche sia della maggiore tenuta dell'economia negli ultimi mesi. Le stime del PIL per il 2024-25 sono state invece riviste al ribasso (in media di circa lo 0,3%), risentendo soprattutto dell'impatto della restrizione della politica monetaria. In marzo l'inflazione al consumo è scesa per il quinto mese consecutivo, al 6,9%, riflettendo il forte rallentamento dei prezzi dei beni energetici. L'inflazione dei beni alimentari è aumentata al 15,4%.

Dopo essere rimasto stabile nel primo bimestre dell'anno, il costo del petrolio (Brent) è sceso in marzo, anche a seguito delle recenti turbolenze finanziarie, per poi risalire all'inizio di aprile dopo l'annuncio da parte dei paesi OPEC di un taglio della produzione di oltre un milione di barili al giorno, a partire da maggio fino al termine dell'anno. Le sanzioni nei confronti del settore petrolifero russo introdotte dall'Unione europea e dal G7 hanno determinato una forte ricomposizione geografica dei flussi commerciali internazionali, senza tuttavia generare una contrazione dell'offerta globale. Inoltre, nei primi mesi del 2023 sono emerse alcune evidenze che le difficoltà in cui la Russia è incorsa dal momento dell'embargo si siano acuite.

Dalla metà di gennaio il prezzo del gas naturale di riferimento per i mercati europei (*Title Transfer Facility*, TTF) ha continuato a scendere, portandosi intorno ai 45 euro per megawattora. Vi hanno inciso l'ampio livello degli stoccaggi, le temperature miti che hanno contenuto la domanda delle famiglie, l'andamento ancora moderato dei consumi industriali. Anche i *futures* sul TTF per le consegne nel prossimo inverno hanno segnato una netta flessione, grazie alla migliore diversificazione delle fonti di approvvigionamento conseguita dai paesi europei nei mesi scorsi. Tuttavia la prospettiva di una ripresa della domanda asiatica, per i suoi effetti sulla disponibilità globale di gas naturale liquefatto, contribuisce a mantenere i prezzi su livelli storicamente elevati. Questa stessa prospettiva ha sospinto anche le quotazioni dei metalli industriali. (*Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, Aprile 2023*).

In questo quadro, secondo IATA, il traffico passeggeri a marzo 2023 ha registrato un buon recupero rispetto ai mesi precedenti, pur segnando un rallentamento in linea con il trend stagionale. Il traffico passeggeri mondiale in marzo è stato inferiore del 12,0% rispetto ai volumi pre-Covid ed in miglioramento rispetto al 2022 che aveva segnato un -41% rispetto al 2019 scontando il perdurare della pandemia e delle restrizioni, oltre allo scoppio del conflitto russo-ucraino. Ancora una volta, è stato il traffico domestico a trainare il recupero, con volumi inferiori dell'1,1% rispetto al 2019, con il traffico internazionale che è ancora a -18,4% rispetto ai volumi pre-Covid. Il traffico merci mondiale di marzo risulta in calo rispetto allo stesso mese del 2022 (-7,7%), in linea con il rallentamento del mese precedente e una omogeneità delle performance da regione a regione. Si conferma quindi il trend di calo generale del segmento cargo iniziato a febbraio 2022, dopo il periodo di forte crescita del 2021. Secondo IATA, l'andamento del trasporto merci sconta le condizioni macroeconomiche e geopolitiche attuali, specialmente alla luce del rallentamento dell'economia mondiale legato (i) all'inasprimento delle condizioni finanziarie globali, (ii) agli alti livelli di indebitamento e (iii) alle pressioni sulle catene di approvvigionamento a causa del conflitto russo-ucraino in corso (Fonte: IATA, *Air Passenger and Air Freight Market Analysis, Marzo 2023*).

Il traffico passeggeri europeo nel primo trimestre 2023 è stato inferiore del 10,6% rispetto al 2019, continuando ad essere solo marginalmente impattato dalla guerra in Ucraina, ma scontando la stagionalità ed alcuni fattori di rallentamento dell'economia mondiale come l'inflazione e le recenti tensioni finanziarie. Il traffico merci è stato inferiore del 7,9% rispetto al 2019, in peggioramento a causa delle problematiche legate al contesto macro-economico e geopolitico (Fonte: *ACI Europe, Marzo 2023*).

Il traffico passeggeri italiano ha continuato il trend di ripresa rispetto ai valori pre-pandemici anche nel primo trimestre del 2023, facendo registrare complessivamente volumi del 4,5% inferiori rispetto al 2019. Nel singolo mese di marzo il traffico passeggeri è stato inferiore del 5,1% rispetto al 2019. Per quanto concerne invece il traffico cargo, nel corso del trimestre registra un -2,1% rispetto al 2019. (Fonte: *Assaeroporti e Aeroporti 2030, Marzo 2023*).

L'Aeroporto di Bologna ha concluso il primo trimestre del 2023 con un traffico passeggeri al di sotto del 8,1% rispetto al 2019 (+42,0% rispetto al primo trimestre 2022). Il recupero si conferma a due velocità, trainato dal traffico domestico (-4,6% vs 2019) mentre il traffico internazionale risulta ancora del 9,2% inferiore allo stesso periodo del 2019, e con un mix di traffico caratterizzato per il 65,6% da vettori low cost. Nel primo trimestre 2023 lo scalo bolognese si posiziona all'ottavo posto in Italia per numero di passeggeri e al terzo posto per volume di merce movimentata (Fonte: *Assaeroporti, Aeroporti2030, Marzo 2023*).

1.2 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.

“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 e a favorire un adeguato ritorno per gli azionisti.

“Performing and sustainable corporation”

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

1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO

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

Si riportano di seguito:

- l'andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2023 fino al 31 marzo 2023;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 31 marzo 2023 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 7,98 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 282,3 milioni di Euro.

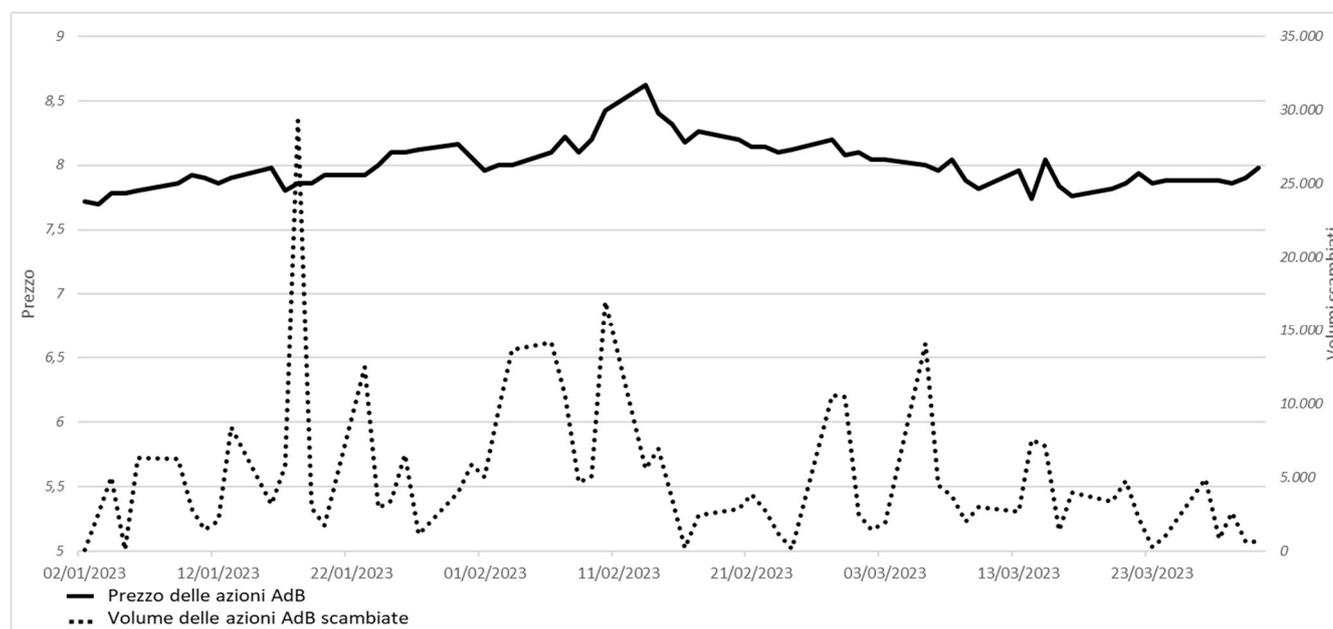
Andamento titolo AdB (01/01/2023-31/03/2023)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2023-31/03/2023)



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2023-31/03/2023)



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

Nel corso dei primi tre mesi del 2023 il prezzo del titolo AdB è rimasto sostanzialmente stabile, con un picco a metà febbraio in corrispondenza di un aumento del volume di titoli scambiati sul mercato. Tale periodo risulta in ripresa rispetto al calo segnato nella seconda parte del 2022, periodo caratterizzato da un generale clima di sfiducia nel mercato alla luce del forte effetto inflattivo sui prezzi delle materie prime. Il trend in ripresa sconta quindi la recente fiducia nei mercati, in particolare a seguito di un miglioramento della situazione pandemica mondiale e dei primi segnali di calo dell'inflazione. A partire da metà febbraio si è registrato una progressiva diminuzione della quotazione, pur mantenendo un livello del prezzo più alto rispetto ad inizio anno.

2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

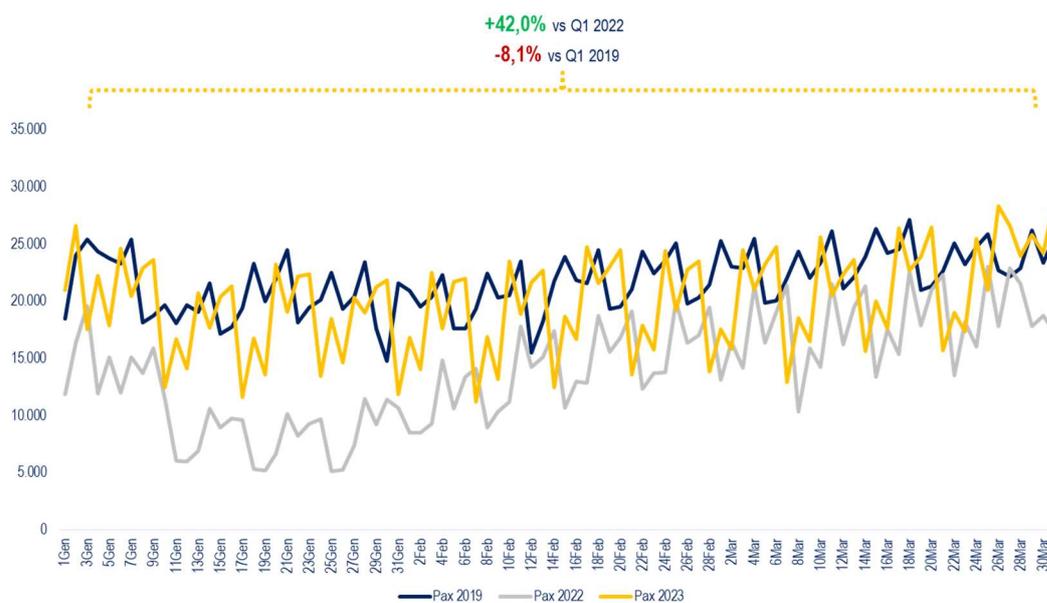
2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Il primo trimestre del 2023 ha fatto registrare una progressiva ripresa dei volumi di traffico. Tuttavia, pur se in recupero rispetto ai valori del 2019, i primi tre mesi risentono ancora della stagionalità della domanda e delle incertezze a livello macroeconomico e geopolitico attuale.

Nel primo trimestre dell'anno, infatti, lo scalo ha registrato complessivamente 1.803.185 passeggeri, in crescita rispetto ai primi tre mesi del 2022 (+42,0%), condizionati dalla diffusione della variante Omicron e dall'aggressione dell'Ucraina da parte della Russia, con 14.916 movimenti (+19,7%) e 13.413 tonnellate di merce trasportata (-3,6%). Rispetto al 2019 il traffico passeggeri del primo trimestre 2023 è stato inferiore dell'8,1%, i movimenti dell'11,9%, mentre il traffico merci è stato superiore del 6,3%. Il *load factor* medio risulta in aumento dal 67,2% del primo trimestre 2022 al 81,4% del primo trimestre 2023. Il riempimento medio degli aeromobili risulta inoltre in aumento anche rispetto al primo trimestre 2019 (78,8%).

Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Marzo 2023



	Gennaio – Marzo 2023	Gennaio – Marzo 2022	Var % 2023-2022	Gennaio – Marzo 2019	Var % 2023-2019
Passeggeri	1.803.185	1.269.709	42,0%	1.961.807	(8,1%)
Movimenti	14.916	12.459	19,7%	16.922	(11,9%)
Tonnellaggio	1.033.939	864.898	19,5%	1.116.241	(7,4%)
Merce	13.413.206	13.908.914	(3,6%)	12.622.100	6,3%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Marzo 2023	% sul totale	Gennaio – Marzo 2022	% sul totale	Gennaio – Marzo 2019	% sul totale	Var % 23-22	Var % 23-19
Linea	612.810	34,0%	265.326	20,9%	791.467	40,3%	131,0%	(22,6%)
Low cost	1.183.464	65,6%	999.706	78,7%	1.155.977	58,9%	18,4%	2,4%
Charter	3.925	0,2%	2.090	0,2%	10.282	0,5%	87,8%	(61,8%)
Transiti	1.210	0,1%	1.399	0,1%	2.821	0,1%	(13,5%)	(57,1%)
Totale Aviazione Commerciale	1.801.409	99,9%	1.268.521	99,9%	1.960.547	99,9%	42,0%	(8,1%)
Aviazione Generale	1.776	0,1%	1.188	0,1%	1.260	0,1%	49,5%	41,0%
Totale complessivo	1.803.185	100,0%	1.269.709	100,0%	1.961.807	100,0%	42,0%	(8,1%)

Il traffico *low cost* ha fatto registrare una variazione positiva dei volumi rispetto al 2019 (+2,4%), mentre il traffico di linea ha mostrato un recupero più lento (-22,6% 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*, dal 58,4% del 2019 al 65,6% del primo trimestre 2023, caratterizzata da minor marginalità.

Nonostante il traffico internazionale abbia subito, nel corso degli ultimi tre anni, forti rallentamenti legati al permanere di parziali limitazioni alla circolazione delle persone tra i diversi Stati, a partire dalla stagione estiva 2022 ha segnato un'importante ripresa rispetto ai valori del 2019, scontando un effetto positivo del turismo di rivalsa ed un allentamento delle restrizioni ai movimenti.

Si conferma tuttavia una ripresa più rapida del comparto domestico, con i passeggeri su voli nazionali che hanno raggiunto il 95% dei livelli pre-pandemia (-4,6% rispetto al 2019), mentre il comparto internazionale risente ancora delle incertezze sullo scenario macroeconomico e geopolitico attuale (-9,2% rispetto al 2019).

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Marzo 2023	% sul totale	Gennaio – Marzo 2022	% sul totale	Gennaio – Marzo 2019	% sul totale	Var % 23-22	Var % 23-19
Nazionale	424.674	23,6%	404.338	31,8%	444.979	22,7%	5,0%	(4,6%)
Internazionale	1.376.735	76,4%	864.183	68,1%	1.515.568	77,3%	59,3%	(9,2%)
Totale Aviazione Commerciale	1.801.409	99,9%	1.268.521	99,9%	1.960.547	99,9%	42,0%	(8,1%)
Aviazione Generale	1.776	0,1%	1.188	0,1%	1.260	0,1%	49,5%	41,0%
Totale complessivo	1.803.185	100,0%	1.269.709	100,0%	1.961.807	100,0%	42,0%	(8,1%)

Nonostante le parziali limitazioni agli spostamenti internazionali abbiano caratterizzato anche la stagione invernale, soprattutto verso i paesi dell'Est asiatico, sette tra le dieci principali destinazioni sono città estere, la prima delle quali è Barcellona con circa 91 mila passeggeri.

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio – Marzo	Gennaio – Marzo	Var %	Gennaio – Marzo	Var %
	2023	2022	2023-2022	2019	2023-2019
Catania	150.765	105.500	42,9%	89.181	69,1%
Barcellona	91.183	57.556	58,4%	82.350	10,7%
Parigi CDG	65.722	43.522	51,0%	74.664	(12,0%)
Madrid	63.871	56.176	13,7%	71.109	(10,2%)
Tirana	63.728	41.285	54,4%	34.793	83,2%
Palermo	61.242	85.646	(28,5%)	70.692	(13,4%)
Londra LHR	59.875	18.504	223,6%	62.279	(3,9%)
Istanbul	53.097	26.099	103,4%	45.022	17,9%
Bucharest OTP	49.413	31.564	56,5%	49.026	0,8%
Francoforte	47.710	16.023	197,8%	72.720	(34,4%)

Traffico passeggeri inclusi transiti

Traffico Merci

(in KG)	Gennaio-Marzo	Gennaio-Marzo	Var %	Gennaio-Marzo	Var %
	2023	2022	2023-2022	2019	2023-2019
Merce via aerea di cui	10.678.150	10.503.401	1,7%	10.099.549	5,7%
Merce	10.678.002	10.503.399	1,7%	10.082.239	5,9%
Posta	148	2	7.300,0%	17.310	(99,1%)
Merce via superficie	2.735.056	3.405.513	(19,7%)	2.522.551	8,4%
Totale	13.413.206	13.908.914	(3,6%)	12.622.100	6,3%

Relativamente al **traffico merci**, nei primi tre mesi del 2023 si registra un livello di traffico cargo e posta a Bologna pari a 13.413.206 Kg, con un decremento del 3,6% rispetto al 2022. Tale andamento risente di una elevata incertezza sul settore cargo derivante dalla difficile situazione internazionale ed economica connessa al perdurare della guerra in Ucraina.

Se si confronta l'andamento del traffico merci del primo trimestre 2023 con lo stesso periodo del 2019, si evidenzia un incremento complessivo del 6,3%.

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. % vs 2019
Ricavi da Passeggeri	10.126	7.102	3.024	42,6%	12.455	-18,7%
Ricavi da Vettori	5.961	4.933	1.028	20,8%	5.805	2,7%
Ricavi da Operatori aeroportuali	823	680	143	21,0%	728	13,0%
Incentivi al traffico	(4.889)	(4.277)	(612)	14,3%	(5.698)	-14,2%
Ricavi per Servizi di Costruzione	5.209	929	4.280	460,7%	3.735	39,5%
Altri Ricavi	404	332	72	21,7%	352	14,8%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	(46)	0	(46)	n.s.	0	n.s.
Totale Ricavi SBU AVIATION	17.588	9.699	7.889	81,3%	17.377	1,2%

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

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

Nel primo trimestre 2023 i ricavi crescono sia rispetto al 2022 che rispetto al 2019. La crescita rispetto al 2022 è legata all'andamento dei volumi di traffico, ma in misura rilevante anche ai maggiori investimenti effettuati in Diritti di Concessione, la cui entità determina anche la crescita rispetto al 2019 malgrado i volumi di traffico siano ancora inferiori.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* registrano una crescita dell'81,3% rispetto al 2022 e dell'1,2% sul 2019. In particolare per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+42,6% rispetto al 2022 e -18,7% rispetto al 2019): i ricavi da Passeggeri sono correlati all'andamento del traffico passeggeri e delle tariffe, che nel 2023 per il primo trimestre rimangono invariate rispetto al 2022, ma sono in calo rispetto al 2019;
- Ricavi da Vettori (+20,8% rispetto al 2022 e +2,7% 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 linea con il 2022;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali (+21% rispetto al 2022 e +13% rispetto al 2019): i ricavi variano per effetto della variazione dei volumi di traffico con particolare rilevanza dell'Aviazione Generale, che genera i ricavi da servizio carburante;
- Incentivi: la variazione degli incentivi (+14,3% rispetto al 2022 e -14,2% rispetto al 2019) è legata all'andamento del traffico incentivato;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: l'incremento di questa voce (+460,7% rispetto al 2022 e +39,5% rispetto al 2019) è da collegare ai maggiori investimenti realizzati.

2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION

2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. % vs 2019
Retail e Advertising	3.315	2.247	1.068	47,5%	3.378	-1,9%
Parcheggi	3.861	2.222	1.639	73,8%	3.663	5,4%
Real Estate	752	735	17	2,3%	602	24,9%
Servizi ai passeggeri	1.529	1.012	517	51,1%	1.413	8,2%
Ricavi per Servizi di Costruzione	129	94	35	37,2%	369	-65,0%
Altri Ricavi	766	638	128	20,1%	687	11,5%
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	10.352	6.948	3.404	49,0%	10.112	2,4%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un incremento del 49% rispetto al 2022 e del 2,4% 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 (+47,5% rispetto al 2022 e -1,9% 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. Sulla variazione rispetto al 2022 incidono anche le mancate riaperture nel primo trimestre dello scorso anno di alcuni spazi commerciali che erano stati chiusi nel corso della pandemia. La buona performance del Duty Free ha contribuito a mitigare lo scostamento negativo rispetto al 2019.

Parcheggi

Anche per il business dei parcheggi ed accessi viari le variazioni dei ricavi (+73,8% rispetto al 2022 e +5,4% 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 rispetto al 2019 è dovuta principalmente ad un nuovo contratto di subconcessione relativo a nuove aree consegnate a partire dal mese di giugno 2021. I ricavi sono in linea rispetto al 2022.

Servizi ai passeggeri

Nel primo trimestre 2023 i servizi ai passeggeri vedono una crescita del 51,1% rispetto al 2022, per effetto sia dei servizi *premium (lounge e servizi accessori)* che degli autonoleggi, e dell'8,2% rispetto al 2019, dovuta solo agli autonoleggi. Si espone di seguito l'andamento dei singoli business.

Servizi premium

Nel primo trimestre del 2023 si registra per questo business un aumento dei ricavi rispetto al 2022 dovuto alla crescita del traffico e della share sui passeggeri in partenza. I volumi rimangono però ancora al di sotto di quelli del 2019 a causa della non completa ripresa del traffico business, principale utilizzatore di questi servizi.

Subconcessione autonoleggiatori

I ricavi car rental sono in crescita sia rispetto al 2022 che rispetto al 2019. Tale risultato è determinato dalle rinegoziazioni complessive dei contratti dell'intero comparto che hanno prodotto incrementi dei canoni da subconcessione spazi ed alzato il valore percentuale della royalty riconosciuta al gestore.

I risultati positivi derivano anche dall'incremento del numero di compagnia di autonoleggio presenti sullo scalo cui è corrisposta una maggiore offerta di brand commerciali.

Ricavi per Servizi di Costruzione

L'andamento di questa voce (+37,2% rispetto al 2022 -65% rispetto al 2019) è da collegare agli investimenti destinati alla *business unit* rispetto all'analogo periodo degli scorsi anni.

Altri ricavi

L'incremento degli altri ricavi rispetto al 2022 (+20,1%) è dovuto principalmente a maggiori attività di manutenzione effettuate sui mezzi degli operatori aeroportuali, a maggiori servizi di sicurezza, al maggior utilizzo dei carrelli per i passeggeri ed alla maggior erogazione di corsi di formazione. Ha 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, in quanto il contributo spettante per il terzo trimestre 2022 è stato erogato nel 1° trimestre 2023.

Rispetto al 2019 (+11,5%) 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 il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. % vs 2019
Altri Ricavi	0	21.137	(21.137)	n.s.	0	n.s.
Totale Ricavi SBU ALTRO	0	21.137	(21.137)	n.s.	0	n.s.

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

La rilevanza dell'importo nel primo trimestre 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 S.r.l.

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

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	12.029	8.515	3.514	41,3%	13.400	-10,2%
Ricavi per servizi non aeronautici	10.390	6.990	3.400	48,6%	9.794	6,1%
Ricavi per servizi di costruzione	5.337	1.023	4.314	421,7%	4.104	30,0%
Altri ricavi e proventi della gestione	184	21.256	(21.072)	-99,1%	191	-3,7%
RICAVI	27.940	37.784	(9.844)	-26,1%	27.489	1,6%
Materiali di consumo e merci	(841)	(650)	(191)	29,4%	(425)	97,9%
Costi per servizi	(6.007)	(4.691)	(1.316)	28,1%	(5.013)	19,8%
Costi per servizi di costruzione	(5.083)	(974)	(4.109)	421,9%	(3.908)	30,1%
Canoni, noleggi e altri costi	(1.927)	(1.363)	(564)	41,4%	(1.885)	2,2%
Oneri diversi di gestione	(848)	(673)	(175)	26,0%	(765)	10,8%
Costo del personale	(7.332)	(6.138)	(1.194)	19,5%	(7.145)	2,6%
COSTI	(22.038)	(14.489)	(7.549)	52,1%	(19.141)	15,1%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	5.902	23.295	(17.393)	-74,7%	8.348	-29,3%
Ammortamento diritti di concessione	(1.878)	(1.850)	(28)	1,5%	(1.500)	25,2%
Ammortamento altre attività immateriali	(119)	(88)	(31)	35,2%	(273)	-56,4%
Ammortamento attività materiali	(538)	(506)	(32)	6,3%	(697)	-22,8%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(2.535)	(2.444)	(91)	3,7%	(2.470)	2,6%
Accantonamento rischi su crediti	(274)	3	(277)	n.s.	(25)	996,0%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(525)	(524)	(1)	0,2%	(475)	10,5%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(342)	(54)	(288)	533,3%	(94)	263,8%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(1.141)	(575)	(566)	98,4%	(594)	92,1%
TOTALE COSTI	(25.714)	(17.508)	(8.206)	46,9%	(22.205)	15,8%
RISULTATO OPERATIVO	2.226	20.276	(18.050)	-89,0%	5.284	-57,9%
Proventi finanziari	220	378	(158)	-41,8%	39	464,1%
Oneri finanziari	(795)	(302)	(493)	163,2%	(299)	165,9%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	1.651	20.352	(18.701)	-91,9%	5.024	-67,1%
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(486)	31	(517)	n.s.	(1.477)	-67,1%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	1.165	20.383	(19.218)	-94,3%	3.547	-67,2%
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	1.165	20.383	(19.218)	-94,3%	3.547	-67,2%

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 primo trimestre 2019.

Il 31 marzo 2023 si chiude con un **utile consolidato di 1,2 milioni di Euro** contro il risultato particolarmente positivo del trimestre di confronto (20,4 milioni di Euro) dovuto al contributo di oltre 21 milioni di Euro del Fondo di compensazione dei danni Covid-19 di cui alla cd. Legge di Bilancio 2021.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente calano del 26,1% rispetto al 2022 e crescono dell'1,6% se confrontati con il 2019.

Tale risultato risente fortemente del contributo derivante dal Fondo di compensazione erogato nel 1° trimestre 2022; si rimanda alla sezione del Margine Operativo Lordo rettificato per la lettura dei risultati del periodo al netto del contributo. Analizzando i ricavi nel dettaglio:

- i **ricavi per servizi aeronautici** crescono del 41,3% rispetto al 2022 e calano del 10,2% rispetto al 2019 per effetto dell'andamento del traffico e di un calo delle tariffe aeronautiche rispetto al 2019;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** crescono del 48,6% rispetto al 2022 e del 6,1% rispetto al 2019 per l'andamento delle diverse componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** crescono (+421,7% rispetto al 2022 e +30% rispetto al 2019) per maggiori investimenti realizzati nel settore aviation;
- **altri ricavi e proventi della gestione**: all'interno di questa voce nello stesso periodo del 2022 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 del 2023 sono in aumento del 54,6% rispetto al 2022. A determinare la crescita sono stati i contributi descritti nella sezione non aviation e i maggiori ricavi da oneri condominiali a seguito della crescita dei costi dell'energia.

I **costi** del periodo crescono complessivamente del 52,1% sullo stesso periodo del 2022 e del 15,1% sul 2019.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano un aumento (+29,4% rispetto al 2022 e +97,9% rispetto al 2019) prevalentemente dovuto al maggior acquisto di carburante per aeromobili e di materiale per imballaggio merce rispetto al 2022, ai quali si aggiunge anche un incremento per l'acquisto di liquido de-icing nella variazione rispetto al 2019;
- ✓ i **costi per servizi** sono superiori al 2022 (+28,1%) 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, prestazioni professionali e consulenze, assicurazioni e sviluppo e promozione; i costi per servizi crescono anche rispetto al 2019 (+19,8%) in quanto la contrazione dei servizi correlati al traffico è compensata dall'incremento, in particolare, dei costi per utenze, prestazioni professionali e consulenze, servizi di sicurezza, pulizie e assicurazioni;
- ✓ l'andamento della voce **canoni, noleggi e altri costi** (+41,4% rispetto al 2022 e +2,2% 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, ma l'incremento rispetto allo stesso periodo sia del 2022 che del 2019 è determinato anche da maggiori canoni di elaborazione dati, canoni di noleggio e affitti passivi;
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** crescono del 26% rispetto al 2022 e del 10,8% rispetto al 2019 per effetto di maggiori oneri tributari e quote associative azienda, ai quali si aggiunge, nel confronto con il 2022, anche un incremento del contributo al servizio antincendio.

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

Complessivamente il periodo gennaio-marzo 2023 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA) di 5,9 milioni di Euro** contro un margine di 23,3 milioni di Euro del 2022, fortemente influenzato del contributo derivante dal Fondo di compensazione e di 8,3 milioni di Euro nel 2019. 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” per 2,5 milioni di Euro** evidenzia una leggera crescita rispetto al 2022 in linea con l’avanzamento del piano investimenti mentre gli **accantonamenti** evidenziano una crescita più marcata passando da 0,6 milioni a 1,1 milioni di Euro a causa dell’accantonamento al fondo svalutazione crediti, non effettuato nel trimestre 2022 in quanto il fondo esistente era stato ritenuto congruo rispetto ai rischi di solvibilità dei clienti, e ai fondi rischi e oneri per l’adeguamento delle passività del periodo.

Il **Risultato Operativo (EBIT)** è **positivo per 2,2 milioni di Euro** contro 20,3 milioni del primo trimestre 2022 (-0,9 milioni al netto del contributo Covid) e 5,3 milioni di Euro dell’ultimo anno pre-Covid.

La **gestione finanziaria** chiude con un **saldo negativo di 0,6 milioni di Euro** contro un risultato positivo di 76 mila Euro del primo trimestre 2022 a causa dei maggiori interessi sui finanziamenti e agli oneri finanziari da attualizzazione dei fondi per il calo prospettico dei tassi di interesse.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** dell’esercizio è **positivo per 1,7 milioni di Euro** contro 20,4 milioni del primo trimestre 2022 (-0,8 milioni al netto del contributo Covid) e 5 milioni di Euro del primo trimestre 2019.

Le **imposte sul reddito** passano da una componente positiva di 31 mila Euro al 31 marzo 2022 per effetto essenzialmente dalla detassazione del contributo Covid-19 a una componente negativa di **0,5 milioni di Euro** del 2022.

Il **risultato netto** dell’esercizio, interamente di competenza del Gruppo, si attesta per quanto illustrato sopra ad un utile di **1,2 milioni di Euro** contro 20,4 milioni di Euro del primo trimestre 2022 dovuto all’iscrizione del contributo Covid. Il miglioramento del trimestre in esame è significativo considerato che, al netto del contributo Covid, il primo trimestre 2022 si sarebbe chiuso con una perdita di 0,8 milioni di Euro, tuttavia ancora inferiore al 3,5 milioni di Euro del primo trimestre dell’ultimo anno pre-Covid.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	12.029	8.515	3.514	41,3%	13.400	-10,2%
Ricavi per servizi non aeronautici	10.390	6.990	3.400	48,6%	9.794	6,1%
Altri ricavi e proventi della gestione	184	119	65	54,6%	191	-3,7%
RICAVI RETTIFICATI	22.603	15.624	6.979	44,7%	23.385	-3,3%
Materiali di consumo e merci	(841)	(650)	(191)	29,4%	(425)	97,9%
Costi per servizi	(6.007)	(4.691)	(1.316)	28,1%	(5.013)	19,8%
Canoni, noleggi e altri costi	(1.927)	(1.363)	(564)	41,4%	(1.885)	2,2%
Oneri diversi di gestione	(848)	(673)	(175)	26,0%	(765)	10,8%
Costo del personale	(7.332)	(6.138)	(1.194)	19,5%	(7.145)	2,6%
COSTI RETTIFICATI	(16.955)	(13.515)	(3.440)	25,5%	(15.233)	11,3%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	5.648	2.109	3.539	167,8%	8.152	-30,7%
Ricavi per servizi di costruzione	5.337	1.023	4.314	421,7%	4.104	30,0%
Costi per servizi di costruzione	(5.083)	(974)	(4.109)	421,9%	(3.908)	30,1%
Margine Servizi di Costruzione	254	49	205	418,4%	196	29,6%
Ricavi per contributo fondo di compensazione L.Bil.2021		21.137	(21.137)	n.s.		n.s.
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	5.902	23.295	(17.393)	-74,7%	8.348	-29,3%

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

	GENNAIO 2023	Var % vs 2022	Var % vs 2019	FEBBRAIO 2023	Var % vs 2022	Var % vs 2019	MARZO 2023	Var % vs 2022	Var % vs 2019
Traffico Passeggeri	590.666	86,5%	-7,9%	535.874	35,9%	-9,0%	676.645	21,1%	-7,5%
CONTO ECONOMICO (in migliaia di Euro)									
RICAVI RETTIFICATI	6.862	57,3%	-5,7%	6.361	51,3%	-5,2%	7.820	33,4%	-4,5%
Ricavi per servizi aeronautici	3.478	64,4%	-12,2%	3.214	45,6%	-14,1%	3.914	26,7%	-14,2%
Ricavi per servizi non aeronautici	3.309	50,1%	1,3%	3.055	55,9%	4,5%	3.825	41,7%	9,6%
Altri ricavi e proventi della gestione	75	74,4%	51,1%	92	135,9%	97,9%	81	9,5%	-42,3%
COSTI RETTIFICATI	-5.227	24,9%	11,4%	-4.993	23,3%	12,7%	-5.518	25,7%	6,1%
Costo del personale	-2.287	18,9%	0,8%	-2.243	20,7%	1,4%	-2.396	21,4%	2,9%
Altri costi operativi	-2.940	30,0%	21,3%	-2.750	25,5%	24,0%	-3.122	29,1%	8,6%
MOL RETTIFICATO	1.635	818,5%	-36,8%	1.368	776,9%	-40,0%	2.302	56,3%	-22,9%
EBITDA MARGIN RETTIFICATO	23,8%	n.s.	n.s.	21,5%	n.s.	n.s.	29,4%	n.s.	n.s.

3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

Di seguito la sintesi del rendiconto finanziario consolidato con evidenza dei flussi di cassa generati/assorbiti dall'attività operativa, di investimento e di finanziamento del primo trimestre 2023 e 2022:

in migliaia di Euro	al 31.03.2023	al 31.03.2022	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	5.738	23.299	(17.561)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	(3.785)	16.547	(20.332)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	9.721	(1.196)	10.917
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(1.818)	(319)	(1.499)
Variazione finale di cassa	4.118	15.032	(10.914)
Disponibilità liquide inizio periodo	27.868	28.215	(347)
Variazione finale di cassa	4.118	15.032	(10.914)
Disponibilità liquide fine periodo	31.986	43.247	(11.261)

Il flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante ha prodotto cassa per 5,7 milioni di Euro contro 23,3 milioni di Euro a marzo 2022.

Al netto dei 21,1 milioni di Euro del contributo del fondo di compensazione dei danni subiti dal Covid-19 la variazione rispetto allo stesso periodo del 2022 risulta positiva per 3,4 milioni di Euro.

I flussi di cassa del capitale circolante del periodo hanno assorbito cassa per 9,5 milioni di Euro; di conseguenza il **flusso di cassa delle attività operative** al netto delle variazioni del capitale circolante risulta negativo per **3,8 milioni di Euro** contro un flusso di cassa positivo di 16,5 milioni del 2022.

Il capitale circolante ha assorbito liquidità per 6,4 milioni di Euro a causa dell'incremento dei crediti per 6,4 milioni di Euro, oltre alla riduzione dei debiti per 2,3 milioni di Euro. Le uscite per interessi e utilizzo dei fondi ammontano a 786 mila Euro.

Il flusso di cassa positivo delle **attività di investimento** per 9,7 milioni di Euro è determinato:

- dall'assorbimento di risorse generato dalle **attività di investimento** in immobilizzazioni materiali e immateriali, prevalentemente diritti di concessione: **5,3 milioni di Euro** contro 1,2 milioni nel periodo di confronto,
- dalla generazione di risorse per 15 milioni di Euro per la riclassifica tra le disponibilità liquide degli impieghi di liquidità con durata inferiore a 3 mesi.

Il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è stato negativo per **1,9 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 positiva per 4,1 milioni di Euro.

Di seguito il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo per il primo trimestre 2023 a confronto con il 2022 in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	Variazione
A Disponibilità liquide	16.912	27.868	(10.956)
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	15.074	0	15.074
C Altre attività finanziarie correnti	30.191	45.058	(14.867)
D Liquidità (A+B+C)	62.177	72.926	(10.749)
E Debito finanziario corrente	(2.554)	(2.819)	265
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(17.796)	(14.976)	(2.820)
G Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(20.350)	(17.795)	(2.555)
H Posizione finanziaria corrente netta (G - D)	41.827	55.131	(13.304)
I Debito finanziario non corrente	(43.099)	(47.605)	4.506
J Strumenti di debito	0	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(385)	(521)	136
L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(43.484)	(48.126)	4.642
M Indebitamento finanziario netto (H + L)	(1.657)	7.005	(8.662)

L'Indebitamento Finanziario netto del Gruppo al 31 marzo 2023 è pari a **1,7 milioni di Euro** contro una Posizione Finanziaria netta positiva di 7 milioni di Euro al 31 dicembre 2022.

Dal lato della liquidità la variazione è dovuta:

- al flusso di cassa operativo al netto della variazione del Capitale Circolante Netto negativo per 3,7 milioni di Euro
- al cash flow negativo delle attività di investimento e finanziamento.

I mezzi equivalenti a disponibilità liquide sono rappresentati dai time deposit con durata residua inferiore a 3 mesi, mentre le attività finanziarie correnti sono rappresentate da time deposit con durata residua di 9 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.

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

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

IMPIEGHI <i>in migliaia di Euro</i>	al 31.03.2023	al 31.12.2022	al 31.03.2022	Var. 31.03.2023 31.12.2022	Var. 31.03.2023 31.03.2022
-Crediti commerciali	15.682	12.672	14.462	3.010	1.220
-Crediti tributari	465	387	175	78	290
- Altri Crediti	7.950	4.775	15.881	3.175	(7.931)
-Rimanenze di magazzino	945	912	731	33	214
Subtotale	25.042	18.746	31.249	6.296	(6.207)
-Debiti commerciali	(18.666)	(24.869)	(16.516)	6.203	(2.150)
-Debiti tributari	(3.337)	(2.923)	(1.173)	(414)	(2.164)
-Altri debiti	(36.575)	(32.256)	(29.365)	(4.319)	(7.210)
Subtotale	(58.578)	(60.048)	(47.054)	1.470	(11.524)
Capitale circolante netto operativo	(33.536)	(41.302)	(15.805)	7.766	(17.731)
Immobilizzazioni	223.382	220.367	215.164	3.015	8.218
-Imposte differite attive	9.807	10.002	13.157	(195)	(3.350)
-Altre attività non correnti	13.892	13.869	13.576	23	316
Totale immobilizzazioni	247.081	244.238	241.897	2.843	5.184
- Fondi rischi, oneri e TFR	(18.441)	(17.673)	(17.280)	(768)	(1.161)
- Fondo imposte differite	(2.857)	(2.843)	(2.707)	(14)	(150)
-Altre passività non correnti	(115)	(115)	(57)	0	(58)
Subtotale	(21.413)	(20.631)	(20.044)	(782)	(1.369)
Capitale fisso operativo	225.668	223.607	221.853	2.061	3.815
Totale Impieghi	192.132	182.305	206.048	9.827	(13.916)

FONTI <i>in migliaia di Euro</i>	al 31.03.2023	al 31.12.2022	al 31.03.2022	Var. 31.03.2023 31.12.2022	Var. 31.03.2023 31.03.2022
Posizione (Indebitamento) finanziaria netta	(1.657)	7.005	(27.867)	(8.662)	26.210
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(98.996)	(67.887)	(67.484)	(31.109)	(31.512)
-Risultato dell'esercizio	(1.165)	(31.109)	(20.383)	29.944	19.218
Patrimonio Netto di Gruppo	(190.475)	(189.310)	(178.181)	(1.165)	(12.294)
Patrimonio Netto di Terzi	0	0	0	0	0
Totale Patrimonio Netto	(190.475)	(189.310)	(178.181)	(1.165)	(12.294)
Totale Fonti	(192.132)	(182.305)	(206.048)	(9.827)	13.916

Il **capitale investito netto** al 31 marzo 2023 è pari a **192 milioni di Euro** in aumento di 10 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2022 principalmente per le variazioni del capitale circolante netto che passa da -41 a -34 milioni di Euro per effetto della riduzione dei debiti commerciali.

Il capitale fisso aumenta di 2 milioni di Euro attestandosi a 226 milioni di euro contro i 224 milioni di Euro del 31 dicembre 2022.

Sul lato delle fonti, si registra al 31 marzo 2023 un indebitamento finanziario netto di Euro 1,7 milioni contro una posizione finanziaria netta positiva di 7 milioni di Euro al 31 dicembre 2022, mentre il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo** pari a **190,5 milioni di Euro** contro 189,3 milioni al 31 dicembre 2022, si incrementa per effetto del risultato economico complessivo del periodo.

3.4 PRINCIPALI INDICI

Gli Amministratori hanno ritenuto non significativi, tenuto conto dell'infrannualità, i principali indici economico/patrimoniali del Gruppo al 31 marzo 2023.

3.5 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli **investimenti** realizzati al **31 marzo 2023** è pari a **5,1 milioni di Euro**.

In particolare 4,3 milioni di Euro sono relativi ad investimenti di natura infrastrutturale e di compensazione ambientale e 0,8 milioni di Euro sono relativi ad investimenti destinati alla sostenibilità, innovazione, qualità e operatività aeroportuale.

Tra i principali investimenti infrastrutturali si segnalano:

- **Ampliamento parcheggio aeromobili terzo lotto:** proseguono i lavori di ampliamento del piazzale Apron 3 collegato al 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:** procede l'avanzamento dei 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*;
- **Riconfigurazione curbside 1° piano:** si sono avviati i lavori di riqualifica e adeguamento degli spazi landside posti all'esterno del terminal passeggeri al piano primo.

Tra gli interventi di **compensazione ambientale** si segnala l'attività di esproprio delle proprietà insistenti sulle aree destinate alla realizzazione di una fascia boscata lungo il perimetro nord del sedime aeroportuale al fine di ottemperare alle prescrizioni del Decreto VIA Masterplan e dell'Accordo Territoriale Attuativo per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto G. Marconi, compensando gli impatti ambientali legati alle operazioni aeroportuali.

Tra gli interventi destinati alla sostenibilità, all'operatività aeroportuale, all'innovazione, al miglioramento del servizio offerto al passeggero e all'efficientamento dei processi aziendali si segnalano:

- installazione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici;
- realizzazione di un impianto di recupero delle acque piovane per la raccolta di pluviali da convogliare ad una nuova vasca prefabbricata interrata destinata al riutilizzo per usi compatibili;
- acquisto di Self Service Kiosks per il tracciamento dei cittadini extra UE in entrata/uscita dal territorio comunitario (Entry Exit System) da installare una volta completata la predisposizione delle aree necessarie;
- riqualifica della nuova viabilità di accesso all'aeroporto;
- interventi vari di information technology (studio fattibilità sul nuovo APOC Airport Operations Centre; BLQ Performance Dashboard - cruscotto dati qualità per il monitoraggio continuo);
- completamento di una struttura per trasferire all'interno del sedime aeroportuale il canile delle unità cinofile della Guardia di Finanza al fine di poter svolgere i compiti istituzionali.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli **interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali** e degli impianti al 31 marzo 2023 è pari a **0,4 milioni di Euro**, di cui 121 migliaia di Euro per interventi su impianti (impianto di cogenerazione, ascensori, porte automatiche e portoni, gruppi di continuità) e 237 migliaia di Euro per interventi *landside* destinati al mantenimento dell'operatività (in particolare riqualifica bagni aerostazione).

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Var. ass. VS 2022	Var. % VS 2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio Equivalenti Full Time	451	409	42	10%	477	-26	-5%
Dirigenti	8	8	0	0%	10	-2	-20%
Quadri	36	36	0	0%	31	5	16%
Impiegati	317	289	28	10%	338	-21	-6%
Operai	90	76	14	18%	98	-8	-8%

	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Var. ass. VS 2022	Var. % VS 2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio	497	452	45	10%	531	-34	-6%
Dirigenti	8	8	0	0%	10	-2	-20%
Quadri	36	36	0	0%	31	5	16%
Impiegati	360	329	31	9%	388	-28	-7%
Operai	93	79	14	18%	102	-9	-9%

Fonte: Elaborazione della Società

Le variazioni dell'organico (+ 42 FTE rispetto al 2022 e -26 FTE rispetto al 2019) riguardano quasi esclusivamente il personale operativo e sono quindi legate all'andamento del traffico nei tre anni in esame.

Il costo

	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. ass. vs 2019	Var. % vs 2019
Costo del Lavoro	7.332	6.138	1.194	19,5%	7.145	187	2,6%

Il costo del personale del 1° trimestre del 2023 si incrementa del 19,5% rispetto allo stesso periodo del 2022 principalmente per:

- l'incremento di organico sopra descritto;
- l'applicazione dell'ammortizzatore sociale nei primi mesi del 2022, anche se in percentuali minime;
- maggior ricorso al lavoro somministrato;
- maggior ricorso allo straordinario;
- minor godimento di ferie;
- maggiori costi per mensa, formazione, missioni e oneri di utilità sociale.

Malgrado il calo di organico il costo del personale si incrementa del 2,6% anche rispetto al 2019 principalmente per gli aumenti salariali legati al rinnovo del CCNL corrisposti a tranches a partire da gennaio 2020 fino a luglio 2022.

LE RELAZIONI SINDACALI

Nel 2023 si è reso necessario configurare un piano di ricollocazione dei parcheggi per i dipendenti del Gruppo e degli altri operatori aeroportuali al fine di consentire l'avvio dei cantieri per la realizzazione dell'isola ecologica e del nuovo parcheggio multipiano nell'area in un cui è localizzato un parcheggio adibito allo staff. Tale esigenza è stato oggetto di discussione con le rappresentanze sindacali ed ha portato ad un piano di trasferimenti al fine di tenere conto sia delle necessità aziendali, sia delle esigenze legate alla sicurezza dei lavoratori.

Sono inoltre proseguiti i momenti di confronto e di monitoraggio della procedura per le aggressioni introdotta nel 2022, con momenti di presentazione e divulgazione anche istituzionali, in collaborazione col sindacato europeo ETF, nei confronti di ACI Europe. Ciò ha portato alla realizzazione e pubblicazione di un compendium da parte di ETF (il sindacato europeo dei trasporti) e ACI Europe sulle best practices in Europa in tema di prevenzione e gestione dei passeggeri disruptive, nel quale è stato riportato anche il caso dell'aeroporto di Bologna.

LA FORMAZIONE DEL PERSONALE

Nel primo trimestre è proseguita l'erogazione del corso di Front Line e Relazione con il Passeggero Disruptive, rivolto al personale di front line, in particolare addetti security, addetti ufficio informazione e parcheggi, per insegnare ad accogliere con gentilezza, ascoltare e capire, in un tempo limitato, le reali esigenze dell'utenza per soddisfarne le richieste e in particolare anticipare atteggiamenti aggressivi e risolvere situazioni critiche, che sempre più spesso accadono.

È proseguita inoltre l'erogazione dei corsi di cyber-security, obbligatori per tutto il personale AdB, sia con training di docente interno che in pillole su piattaforma Cyrano e simulazioni di fishing.

I corsi di aggiornamento per il personale security a partire dal 2023 vengono erogati internamente da istruttore del Training Center certificato Enac. Oltre all'aggiornamento annuale di tutti i colleghi l'istruttore certificato Enac eroga la formazione iniziale nei bacini organizzati a partire da gennaio per formare nuovi aspiranti addetti security e prepararli all'esame Enac.

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 marzo 2023 la società operava con 15 dipendenti come al 31 dicembre 2022 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 primo trimestre 2023 FFM ha gestito 6.182.532 Kg di merce evidenziando una crescita del traffico servito del 25% rispetto al trimestre dell'anno precedente. La crescita è stata determinata dall'aumento del 6% del traffico via aerea e, in misura maggiore, dal contributo del traffico via superficie (+33%).

A fronte della ripresa del traffico descritta, FFM ha registrato un volume di ricavi in crescita del 22% e del 35% dei costi della gestione caratteristica dovuto:

- ai maggiori consumi di materie derivanti dal forte utilizzo di materiale connesso alla movimentazione delle merci e all'incremento dei costi delle materie prime (+187%);
- ai maggiori costi per servizi di vigilanza, servizi doganali e altre prestazioni di terzi connesse alla maggior operatività;
- all'aumento del costo del personale anche per il distacco di due risorse non presenti nel primo trimestre 2022.

Per effetto dei fattori suesposti il margine operativo lordo (EBITDA) evidenzia una riduzione del 16% passando dai 178 mila Euro del primo trimestre 2022 ai 150 mila del primo trimestre 2023, in linea con il decremento del risultato operativo caratteristico (EBIT) passato da 173 mila Euro a 142 mila Euro per effetto della sostanziale stabilità ed esiguità delle voci ammortamenti e accantonamenti. Il risultato del periodo, infine, si attesta a 107 mila Euro contro 130 mila del primo trimestre 2022 (-18%).

Si rimanda, infine, al capitolo contenziosi del Bilancio 2022 per quanto riguarda 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 marzo 2023 operava con 16 dipendenti, così come al 31 dicembre 2022.

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.

Nel primo trimestre 2023 l'Aviazione Generale in Italia ha avuto una riduzione dello 0,4% rispetto al 2022 (Fonte Assaeroporti).

In questo contesto il traffico servito da TAG ha evidenziato importanti segnali di crescita: +18% in termini di movimenti, +28% in termini di tonnellaggio e +44% in termini di passeggeri.

Grazie al buon andamento del traffico e del servizio di vendita di carburante aeromobili, i ricavi complessivi del periodo sono leggermente superiori ai valori del primo trimestre 2022 (+1%) nonostante l'assenza del contributo Covid di cui alla legge di Bilancio 2021 registrato nel primo trimestre 2022 per circa 234 mila Euro. I costi operativi aumentano del 29% principalmente per l'acquisto di carburante per incremento volumi e per la crescita del prezzo determinando un margine operativo lordo di 195 mila Euro (+42% sul MOL del primo trimestre 2022 rettificato del contributo Covid) e un risultato di periodo di 78 mila Euro (+27% sull'utile al 31 marzo 2022 rettificato del contributo Covid).

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

4.1 LA QUALITÀ

La Qualità del servizio nel primo trimestre del 2023 ha registrato buoni livelli di soddisfazione per pulizie, informativa e comfort, rispetto al servizio erogato, mentre si sono registrate performance inferiori nei tempi di attesa al check-in, per lo sbarco dall'aeromobile e per la riconsegna bagagli. Il tempo di attesa ai controlli di sicurezza ha avuto un andamento in flessione a marzo dopo i tempi più elevati di inizio anno, grazie alle efficaci azioni di mitigazione messe in atto in termini di risorse e monitoraggio del servizio. Il Gestore ha attivato un gruppo di lavoro sulla riconsegna bagagli con gli handler che ha individuato alcune aree di lavoro congiunto e che proseguirà lungo tutto l'anno, in particolare in vista della stagione estiva. I dati sulle performance vengono regolarmente condivisi sia in sede di Comitato Regolarità e Qualità del servizio, sia tramite invio della reportistica periodica.

A febbraio, AdB ha avviato i lavori di riqualifica completa delle toilettes più utilizzate dai passeggeri, sia in area *landside* che in area *airside* (partenze area Schengen e arrivi area Extra-Schengen), con prevista conclusione entro il mese di maggio. Le prime indagini hanno già evidenziato un aumento della soddisfazione rispetto ai punti riqualificati.

Sul fronte dell'accessibilità e della mobilità, nel primo trimestre dell'anno sono stati avviati lavori sulla viabilità di accesso e ai parcheggi con lo scopo di migliorare i flussi veicolari.

Nell'ambito del monitoraggio della Qualità del servizio prosegue l'attività del gruppo interfunzionale *Quality & Facilitation* che svolge attività di sopralluogo, controllo e attivazione di azioni correttive per garantire il maggiore *comfort* e *ambiente* e una efficace informativa al passeggero. Parallelamente è stato avviato un gruppo di lavoro interfunzionale Qualità, Infrastrutture, Comunicazione, Commerciale e *Operations* che si occupa di seguire in maniera coordinata i cantieri avviati nel terminal.

INDICATORI	Gen-Mar 2023	Gen-Mar 2022
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilettes	98,3%	98,4%
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni	90,4%	82,8%
Percezione complessiva su efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico	99,7%	99,2%
Percezione su chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica interna	99,5%	99,5%
Tempo di attesa al check-in	18'00''	14'31''
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	8'29''	9'03''
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in partenza prenotati	9'18''	11'55''
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in arrivo prenotati	6'37''	7'14''
Tempi di riconsegna del primo bagaglio	25'59''	21'59''
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio	33'59''	28'59''
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	6'29''	7'38''

5 IL QUADRO NORMATIVO

5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E 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 ENAC, dal canto suo ha, in relazione al medesimo Contratto di Programma, ugualmente dato piena attuazione svolgendo i monitoraggi di competenza.

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

Con 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.

In data 28 aprile 2023, con delibera n. 82/2023, l’Autorità di Regolazione dei Trasporti ha deliberato la conformità con prescrizioni in relazione alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali elaborata da AdB S.p.A. ed approvata dall’utenza aeroportuale. Le prescrizioni indicate dall’Authority saranno considerate dalla Società ai fini dell’elaborazione e conseguente pubblicazione di proposta tariffaria emendata, entro 60 giorni dalla pubblicazione della delibera ART.

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 sono entrati in vigore il 1° aprile 2023 e si applicheranno alle procedure di revisione dei diritti aeroportuali avviate a partire da tale data.

5.2 FONDO ANTINCENDI

Si rimanda per approfondimenti al capitolo Quadro Normativo del Bilancio 2022 e al capitolo Contenziosi.

5.3 NUOVO CODICE CONTRATTI PUBBLICI

E’ stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 77 del 31.03.2023 il nuovo Codice dei Contratti Pubblici di cui al Decreto Legislativo n. 36 del 31 marzo 2023 e relativi Allegati. Le norme avranno “efficacia” dal 1 luglio 2023. Per avvisi o bandi pubblicati prima di tale data si continuano ad applicare le disposizioni previgenti. E’ stato altresì stabilito un periodo transitorio, fino al 31 dicembre 2023, con la vigenza di alcune disposizioni del D.Lgs. n. 50/2016, del Decreto semplificazioni n. 76/2020 e del Decreto semplificazioni e governance n. 77/2021. Gli Allegati al nuovo Codice sostituiranno ogni altra fonte attuativa della previgente disciplina, ossia: gli allegati al D.Lgs. n. 50/2016, le diciassette Linee Guida ANAC e circa quindici Regolamenti (tra cui il D.P.R. n. 207/2010).

Il nuovo Codice dei contratti pubblici in attuazione dell’art. 1 della Legge “delega” 21.06.2022 n. 78, presenta profili di significativa novità e necessità di debito approfondimento e piena comprensione e legittima applicazione per gli appalti cd. strumentali della Capogruppo.

A prima lettura risultano valorizzati i “poteri di autorganizzazione” dei soggetti operanti nei settori speciali, con l’obiettivo di assicurare un carattere di piena autonomia alla relativa disciplina alla luce delle direttive comunitarie (Art. 141 e ss.) e maggiore flessibilità in coerenza con la natura essenziale dei servizi pubblici gestiti dagli enti aggiudicatori (acqua, energia, trasporti, ecc.). Le norme introdotte sono “autoconclusive”, quindi prive di ulteriori rinvii ad altre parti del Codice. Si prevede la possibilità per le stazioni appaltanti di determinare le dimensioni dell’oggetto dell’appalto e dei lotti in cui eventualmente suddividerlo, senza obbligo di motivazione aggravata.

5.4 LA NUOVA DIRETTIVA CSRD - CORPORATE SUSTAINABILITY REPORTING DIRECTIVE

Il 16 dicembre 2022 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale UE la nuova direttiva CSRD - Corporate Sustainability Reporting Directive (Direttiva UE 2022/2464 del 14 dicembre 2022) che rafforza ed estende le regole per la rendicontazione di sostenibilità delle imprese. La CSRD è entrata in vigore il 5 gennaio 2023 e gli Stati membri hanno 18 mesi per recepirla. L’applicazione per le società come AdB, già obbligate alla redazione della DNF - Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario – ai sensi del D.Lgs.254/2016, è dal reporting dell’esercizio finanziario 2024.

Per quel che riguarda, infine, la normativa privacy, Alitalia in Amministrazione Straordinaria, la retrocessione degli Aiuti Visivi Luminosi (AVL), dei beni e delle aree Enav, si rimanda al capitolo Quadro Normativo del Bilancio 2022.

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 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).

In data 17 aprile 2023, la CTP di Roma ha respinto il ricorso di AdB, discostandosi in modo radicale da tutti i precedenti in materia. Al riguardo si presenterà rituale appello nei termini processuali.

Si informa, conclusivamente, che si è tenuta l'11 maggio 2023 udienza pubblica presso la Suprema Corte di Cassazione, nell'ambito di procedimento giurisdizionale di significativo rilievo per la definizione dei principi giuridici riguardanti la materia.

6.2 Ricorso tributario avverso l'Agencia delle Entrate – Ufficio provinciale del Territorio

Si rimanda per approfondimenti al capitolo Contenziosi del Bilancio 2022.

6.3 Revocatoria Alitalia

Si rimanda per approfondimenti al capitolo Contenziosi del Bilancio 2022.

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

Si rimanda per approfondimenti al capitolo Contenziosi del Bilancio 2022.

6.5 Contenzioso doganale FFM

Si rimanda per approfondimenti al capitolo Contenziosi del Bilancio 2022.

6.6 Contratto d'appalto – risoluzione in danno

Si rimanda per approfondimenti al capitolo Contenziosi del Bilancio 2022.

6.7 Contenzioso in materia fondiaria – TAR EMILIA ROMAGNA

Si rimanda per approfondimenti al capitolo Contenziosi del Bilancio 2022.

7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Rischi relativi alla pandemia Covid-19

A partire dal 5 maggio 2023, l'OMS ha dichiarato ufficialmente terminata l'emergenza sanitaria da Covid-19. Se dal punto di vista sanitario la pandemia non rappresenta più una emergenza, gli effetti che essa ha generato sul settore del trasporto aereo sono stati talmente pervasivi che il sistema aeroportuale ha continuato a risentirne anche in tempi più recenti. Tra gli effetti più rilevanti si segnalano, oltre al rallentamento nel recupero del traffico non ancora ai livelli del 2019, la crescita improvvisa della domanda a seguito delle riaperture che ha generato importanti pressioni dal punto di vista operativo, specialmente legate alla necessità di ricostituire un'offerta adeguata, con difficoltà nel reperimento di personale.

Secondo le ultime previsioni di ACI Europe di dicembre 2022, la completa ripresa del traffico aereo è attesa, a livello europeo, nel 2025, guidata principalmente dal turismo domestico e risentendo delle crescenti preoccupazioni derivanti dall'instabilità del contesto geopolitico, oltre alla variabilità di quello macroeconomico che prospetta scenari di recessione.

I risultati economici del Gruppo AdB sono condizionati dal traffico aereo che, a sua volta, è condizionato dalla congiuntura economica, 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 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 marzo 2023. 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 marzo 2023 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 39% (30% al 31 dicembre 2022). 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 annui 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 marzo 2023, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 49,5%.

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, 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 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.

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 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 nel trimestre di confronto.
- **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.

9 GARANZIE PRESTATE

Nella seguente tabella è riportata la situazione riepilogativa delle garanzie prestate dal Gruppo nei due trimestri di confronto:

in migliaia di euro	31/03/2023	31/03/2022	Var.Ass.	Var.%
Fidejussioni	10.770	9.485	1.286	14%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	1.584	2.101	(517)	-25%
Totale garanzie prestate	23.227	22.458	769	3%

Al 31 marzo 2023, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 23,2 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 del Bilancio 2022) oltre alla fidejussione a favore di ENAC prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (2,7 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 1,6 milioni di Euro.

10 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL TRIMESTRE 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 marzo 2023.

Andamento del traffico

Ad aprile 2023 lo scalo ha registrato 872.805 passeggeri, in crescita sia su aprile 2022 (+20,4%) che su aprile 2019 (nel periodo pre-Covid). Il progressivo annuo, pari a 2.674.214 passeggeri complessivi per il periodo gennaio-aprile, è invece positivo sul 2022 (+34,1%), ma ancora inferiore rispetto al primo quadrimestre 2019 (-3,0%).

Nel dettaglio, ad aprile 2023 i passeggeri su voli nazionali sono stati 206.418 (+9,3% sullo stesso mese del 2022 e +28,2% su aprile 2019), mentre i passeggeri su voli internazionali sono stati 666.387, in crescita sul 2022 (+24,3%) e sul 2019 (+4,8%) sul 2019.

I movimenti aerei di aprile sono stati 6.352, in aumento del 12,2% sul 2022 e del 2,5% rispetto al 2019. In flessione i volumi di merci trasportate per via aerea, pari a 3.071 tonnellate, -5,8% sul 2022 e -1,7% sul 2019.

Le mete più volate di aprile 2023, complice anche le festività pasquali e i ponti di primavera, sono state soprattutto le capitali europee e il Sud Italia. Questa la "top ten" delle destinazioni: Catania, Barcellona, Palermo, Parigi Charles de Gaulle, Madrid, Brindisi, Tirana, Londra Heathrow, Istanbul e Francoforte.

Nei primi quattro mesi del 2023 l'Aeroporto di Bologna ha registrato 20.366 movimenti complessivi (+17,9% sul 2022 e -8,9% sul 2019), mentre le merci trasportate sono state 13.749 tonnellate (-0,1% sul 2022 e +4,1% sul 2019).

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

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*). Tra le variabili positive invece si evidenzia la resilienza nella propensione al viaggio da parte degli utenti (S23, Fonte: ACI Europe, *Airport Traffic Forecast - 2023 Scenarios & 2023-2027 Outlook, Dicembre 2022*).

Questo quadro di crescita, ove confermato nel corso del 2023, prospetta un 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.

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, 15 maggio 2023

Prospetti contabili consolidati al 31 Marzo 2023

Prospetto della Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

Conto Economico consolidato

Conto Economico Complessivo consolidato

Rendiconto finanziario consolidato

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 31.03.2023	al 31.12.2022
Diritti di concessione		209.588	205.997
Altre attività immateriali		1.385	1.391
Attività immateriali	1	210.973	207.388
Terreni, immobili, impianti e macchinari		10.792	11.362
Investimenti immobiliari		1.617	1.617
Attività materiali	2	12.409	12.979
Partecipazioni	3	119	119
Altre attività finanziarie non correnti	4	13.499	13.489
Imposte differite attive	5	9.807	10.002
Altre attività non correnti	6	274	261
Altre attività non correnti		23.699	23.871
ATTIVITA' NON CORRENTI		247.081	244.238
Rimanenze di magazzino	7	945	912
Crediti commerciali	8	15.682	12.672
Altre attività correnti	9	8.415	5.162
Attività finanziarie correnti	10	30.191	45.058
Cassa e altre disponibilità liquide	11	31.986	27.868
ATTIVITA' CORRENTI		87.219	91.672
TOTALE ATTIVITA'		334.300	335.910

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 31.03.2023	al 31.12.2022
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		98.996	67.887
Risultato dell'esercizio		1.165	31.109
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	12	190.475	189.310
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	12	190.475	189.310
TFR e altri fondi relativi al personale	13	3.330	3.313
Imposte differite passive	14	2.857	2.843
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	11.318	10.541
Fondi per rischi e oneri	16	1.464	1.235
Passività finanziarie non correnti	17	43.484	48.126
Altri debiti non correnti		115	115
PASSIVITA' NON CORRENTI		62.568	66.173
Debiti commerciali	18	18.666	24.869
Altre passività	19	39.912	35.179
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	2.187	2.555
Fondi per rischi e oneri	16	142	29
Passività finanziarie correnti	17	20.350	17.795
PASSIVITA' CORRENTI		81.257	80.427
TOTALE PASSIVITÀ		143.825	146.600
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		334.300	335.910

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per il trimestre	per il trimestre
		chiuso al 31.03.2023	chiuso al 31.03.2022
Ricavi per servizi aeronautici		12.029	8.515
Ricavi per servizi non aeronautici		10.390	6.990
Ricavi per servizi di costruzione		5.337	1.023
Altri ricavi e proventi della gestione		184	21.256
Ricavi	20	27.940	37.784
Materiali di consumo e merci		(841)	(650)
Costi per servizi		(6.007)	(4.691)
Costi per servizi di costruzione		(5.083)	(974)
Canoni, noleggi e altri costi		(1.927)	(1.363)
Oneri diversi di gestione		(848)	(673)
Costo del personale		(7.332)	(6.138)
Costi	21	(22.038)	(14.489)
Ammortamento diritti di concessione		(1.878)	(1.850)
Ammortamento altre attività immateriali		(119)	(88)
Ammortamento attività materiali		(538)	(506)
Ammortamenti e svalutazioni	22	(2.535)	(2.444)
Accantonamento rischi su crediti		(274)	3
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(525)	(524)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(342)	(54)
Accantonamenti per rischi ed oneri	23	(1.141)	(575)
Totale Costi		(25.714)	(17.508)
Risultato operativo		2.226	20.276
Proventi finanziari	24	220	378
Oneri finanziari	24	(795)	(302)
Risultato ante imposte		1.651	20.352
Imposte dell'esercizio	25	(486)	31
Utile (perdita) d'esercizio		1.165	20.383
Utile (perdita) di terzi		0	0
Utile (perdita) di gruppo		1.165	20.383
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,03	0,56
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,03	0,56

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022
Utile (perdita) di esercizio (A)	1.165	20.383
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>	0	0
<i>Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)</i>	0	0
<i>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	0	0
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	0	0
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	0	0
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	0	0
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	1.165	20.383
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	1.165	20.383

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2023	al 31.03.2022
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	1.651	20.352
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
- Margine da servizi di costruzione	(254)	(49)
+ Ammort.to e perdita durevole valore imm. imp., macch. e attività per diritto d'uso	2.535	2.444
+ Accantonamento fondi	1.141	575
+ Oneri per interessi che non comportano uscite di cassa	256	(362)
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	319	286
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	46	3
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	44	50
Flusso di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	5.738	23.299
Variazione rimanenze di magazzino	(33)	4
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(3.218)	5.692
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti non finanziarie	(3.187)	(10.658)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(6.314)	(2.519)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	4.015	1.226
Interessi pagati	(374)	(111)
Interessi incassati	1	0
TFR pagato	(45)	(41)
Utilizzo fondi per pagamenti	(368)	(345)
Flusso di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative nette	(3.785)	16.547
Acquisto di attività materiali	(390)	(84)
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(4.889)	(1.112)
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	15.000	0
Flusso di cassa generato / (assorbito) dall'attività di investimento	9.721	(1.196)
Finanziamenti rimborsati	(1.689)	(130)
Pagamenti per passività per leasing	(129)	(189)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento	(1.818)	(319)
Variazione finale di cassa	4.118	15.032
Disponibilità liquide inizio periodo	27.868	28.215
Variazione finale di cassa	4.118	15.032
Disponibilità liquide fine periodo	31.986	43.247

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>n migliaia di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo/ Totale</i>
Patrimonio netto al 31.12.2022	90.314	25.683	8.179	57.389	(3.272)	(658)	(19.435)	31.109	189.310
Attribuzione risultato esercizio 2022	0	0	0	0	0	0	31.109	(31.109)	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	0	0	1.165	1.165
Patrimonio netto al 31.03.2023	90.314	25.683	8.179	57.389	(3.272)	(658)	11.674	1.165	190.475

<i>n migliaia di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo/ Totale</i>
Patrimonio netto al 31.12.2021	90.314	25.683	8.179	57.116	(3.272)	(1.060)	(12.445)	(6.717)	157.798
Attribuzione risultato esercizio 2021	0	0	0			0	(6.717)	6.717	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	0	0	20.383	20.383
Patrimonio netto al 31.03.2022	90.314	25.683	8.179	57.116	(3.272)	(1.060)	(19.162)	20.383	178.181

Note esplicative ai prospetti contabili consolidati

Informazioni sull'attività del Gruppo

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

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

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato intermedio al 31 Marzo 2023

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato intermedio del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato intermedio del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per il trimestre chiuso al 31 marzo 2023 ed include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, limitatamente alle poste contenute nella Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata e i dati comparativi relativi al trimestre 1° gennaio - 31 marzo 2022, limitatamente alle poste contenute nel Conto Economico Consolidato, nel Conto Economico Complessivo Consolidato e nel Rendiconto Finanziario Consolidato. Il bilancio consolidato è stato redatto sulla base del costo storico, ad eccezione delle eventuali attività finanziarie destinate alla vendita e degli eventuali *Intangible Asset* costituiti dai Certificati Energetici, che sono iscritti al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

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

La pubblicazione del bilancio consolidato intermedio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per il trimestre chiuso al 31 marzo 2023 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 15 maggio 2023.

Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il Bilancio Consolidato Intermedio al 31 marzo presentato in forma sintetica è stato predisposto in conformità a quanto richiesto dallo IAS 34 “Bilanci Intermedi” fornendo le note informative sintetiche previste dal suddetto principio contabile internazionale eventualmente integrate al fine di fornire un maggior livello informativo ove ritenuto necessario. Il presente Bilancio Consolidato deve pertanto essere letto congiuntamente al bilancio consolidato dell’esercizio 2022 redatto in conformità ai Principi Contabili Internazionali IFRS emessi dall’*International Accounting Standards Board* (“IASB”) e redatto considerando quale data di transizione agli IFRS (*First Time Adoption* “FTA”) il 1° gennaio 2012.

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio al 31 dicembre 2022 in quanto a far data dal 1° gennaio 2023 sono entrati in vigore nuovi emendamenti ai principi contabili internazionali che non hanno avuto impatto sul trimestre in esame. Il nuovo principio contabile IFRS 17 – *Insurance Contracts* – in vigore dal 1° gennaio 2023 non si applica al Gruppo.

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

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 quando:

- è previsto che si estingua nel suo normale ciclo operativo;
- è detenuta principalmente con la finalità di negoziarla;
- deve essere estinta entro dodici mesi dalla data di chiusura dell’esercizio; 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.

Area di consolidamento

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

Le tabelle seguenti riepilogano, con riferimento alle società controllate, le informazioni al 31 marzo 2023 e al 31 dicembre 2022 e relativa denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

SOCIETA' CONTROLLATE (in migliaia di Euro)	Capitale Sociale	% Possesso	
		al 31.03.2023	al 31.12.2022
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%

Informativa relativa ai Settori Operativi

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

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

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

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

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

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

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

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

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023 Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2023 Non Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2023 Altro	Totale per il trimestre chiuso al 31.03.2023
Ricavi	17.588	10.352	0	27.940
Costi	(17.616)	(4.422)	0	(22.038)
Margine Operativo Lordo	(28)	5.930	0	5.902
Ammortamenti e svalutazioni	(1.709)	(826)	0	(2.535)
Accantonamenti	(964)	(177)	0	(1.141)
Risultato operativo	(2.701)	4.927	0	2.226
Proventi finanziari	0	0	220	220
Oneri finanziari	0	0	(795)	(795)
Risultato ante imposte	(2.701)	4.927	(575)	1.651
Imposte dell'esercizio	0	0	(486)	(486)
Utile (perdita) d'esercizio	(2.701)	4.927	(1.061)	1.165
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	1.165

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022 Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2022 Non Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2022 Altro	Totale per il trimestre chiuso al 31.03.2022
Ricavi	9.699	6.948	21.137	37.784
Costi	(11.441)	(3.048)	0	(14.489)
Margine Operativo Lordo	(1.742)	3.900	21.137	23.295
Ammortamenti e svalutazioni	(1.596)	(848)	0	(2.444)
Accantonamenti	(508)	(67)	0	(575)
Risultato operativo	(3.846)	2.985	21.137	20.276
Proventi finanziari	0	0	378	378
Oneri finanziari	0	0	(302)	(302)
Risultato ante imposte	(3.846)	2.985	21.213	20.352
Imposte dell'esercizio	0	0	31	31
Utile (perdita) d'esercizio	(3.846)	2.985	21.244	20.383
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	20.383

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

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31 03.2023 Aviation	al 31 03.2023 Non Aviation	al 31 03.2023 Altro	al 31 03.2023 Totale
Attività non correnti	188.301	35.176	23.604	247.081
Attività immateriali	184.707	26.266	0	210.973
Diritti di concessione	183.983	25.605	0	209.588
Altre attività immateriali	724	661	0	1.385
Attività materiali	3.513	8.896	0	12.409
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3.513	7.279	0	10.792
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	81	14	23.604	23.699
Partecipazioni	0	0	119	119
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	13.499	13.499
Imposte differite attive	0	0	9.807	9.807
Altre attività non correnti	81	14	179	274
Attività correnti	17.736	5.634	63.849	87.219
Rimanenze di magazzino	447	498	0	945
Crediti commerciali	11.286	4.396	0	15.682
Altre attività correnti	6.003	740	1.672	8.415
Attività finanziarie correnti	0	0	30.191	30.191
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	31.986	31.986
Totale attività	206.037	40.810	87.453	334.300

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31 03.2022 Aviation	al 31 03.2022 Non Aviation	al 31 03.2022 Altro	al 31 03.2022 Totale
Attività non correnti	176.820	38.435	26.642	241.897
Attività immateriali	173.099	26.403	0	199.502
Diritti di concessione	172.498	26.037	0	198.535
Altre attività immateriali	601	366	0	967
Attività materiali	3.643	12.019	0	15.662
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3.643	7.287	0	10.930
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	78	13	26.642	26.733
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	13.321	13.321
Imposte differite attive	0	0	13.157	13.157
Altre attività non correnti	78	13	120	211
Attività correnti	14.448	5.556	54.492	74.496
Rimanenze di magazzino	398	333	0	731
Crediti commerciali	9.752	4.710	0	14.462
Altre attività correnti	4.298	513	11.245	16.056
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	43.247	43.247
Totale attività	191.268	43.991	81.134	316.393

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 esplicano 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.

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 marzo 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2023	al 31.12.2022	Variazione
Diritti di concessione	209.588	205.997	3.591
Software, licenze e diritti simili	791	765	26
Altre attività immateriali	44	45	(1)
Altre attività immateriali in corso	550	581	(31)
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	210.973	207.388	3.585

Al 31 marzo 2023, la voce Diritti di concessione registra un incremento di oltre 5 milioni di Euro (pari al fair value dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) principalmente dovuto all'avanzamento dei lavori per:

- la realizzazione di una fascia boscata a nord dell'aeroporto quale opera di compensazione ambientale, comprensiva di un percorso ciclabile fruibile dalla collettività, di estensione pari a 40 ettari;
- 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);
- la rifunzionalizzazione dell'area cargo;
- la riconfigurazione del curside del primo piano del Terminal
- la realizzazione di un nuovo impianto di laminazione delle acque di dilavamento dell'aeroporto, in sostituzione del bacino esistente denominato "Cava Olmi".

Oltre all'avanzamento dei lavori suddetti, in corso al 31 marzo, nel trimestre è stata completata la realizzazione di un nuovo fabbricato per l'unità cinofila della Guardia di Finanza.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 1,9 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione.

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento di 144 mila Euro che riguarda principalmente lo sviluppo e l'implementazione di una piattaforma API - Application Programming Interface legata al Piano Innovazione.

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

Il Gruppo monitora costantemente le proprie performance economico-finanziarie confrontandole con le previsioni economico finanziarie 2023-2046 approvate dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ed utilizzate per l'effettuazione del test di *impairment* dei Diritti di Concessione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 che non ha evidenziato perdite durevoli di valore. Tenuto conto dell'andamento del consuntivo al 31 marzo 2023 rispetto alle previsioni tendenziali 2023, non essendosi manifestati indicatori di *impairment* così come definiti dallo IAS 36, il Gruppo conferma le risultanze di recuperabilità degli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione al 31 marzo 2023, così come del capitale investito netto del Gruppo.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 31 marzo 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2023	al 31.12.2022	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.157	3.232	(75)
Macchinari, attrezzature e impianti	1.826	1.877	(51)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.554	1.663	(109)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	593	809	(216)
Investimenti Immobiliari	1.617	1.617	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	11.510	11.961	(451)
Terreni in leasing	474	560	(86)
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in leasing	0	0	0
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	251	262	(11)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	174	196	(22)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	899	1.018	(119)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	12.409	12.979	(570)

Al 31 marzo 2023 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 0,4 milioni di Euro e riguarda prevalentemente l'acquisto di una macchina radiogena per i controlli di sicurezza oltre a computer, hardware e attrezzatura di vario genere.

La categoria in esame include il diritto d'uso di beni di terzi in leasing, rilevato ai sensi dell'IFRS 16, che il Gruppo 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 Icer utilizzato per attività operative in piazzale e di qualche attrezzatura. Il valore iscritto al 31 marzo 2023 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; iscritto inizialmente al costo di acquisto, valutato successivamente con il metodo del costo, non soggetto ad ammortamento ma, come indicato dallo IAS 40, anche mediante valutazioni effettuate internamente dalla Capogruppo, annualmente sottoposto alla valutazione di eventuali indicatori di *impairment*.

3. Partecipazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Altre Partecipazioni al 31 marzo 2023 invariato rispetto al 31 dicembre 2022:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 31.03.2023
Altre partecipazioni	119	0	0	0	119
TOTALE PARTECIPAZIONI	119	0	0	0	119

La composizione della voce in esame è quindi la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 31.03.2023	al 31.12.2022	Variazione
UrbanV Spa	5%	75	75	0
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	119	0

4. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per il trimestre al 31 marzo 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi / Riclassifiche	Svalutazioni	al 31.03.2023
Credito da Terminal Value	1.553	7	0	0	1.560
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Altre attività finanziarie	1.063	3	0	0	1.066
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	13.489	10	0	0	13.499

Al 31 marzo 2023 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, non emerse al 31 dicembre 2022 e alla data di riferimento del presente bilancio.

- 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 il primo trimestre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 31.03.2023
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	10.002	390	(585)	9.807

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 31 marzo 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2023	al 31.12.2022	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	55	42	13
Depositi cauzionali	92	92	0
Crediti tributari non correnti	127	127	0
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	274	261	13

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 31 marzo 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2023	al 31.12.2022	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	593	524	69
Rimanenze di Prodotti finiti	352	388	(36)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	945	912	33

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 31.03.2023	al 31.12.2022	Variazione
Crediti commerciali	18.405	15.075	3.330
Fondo svalutazione	(2.723)	(2.403)	(320)
CREDITI COMMERCIALI	15.682	12.672	3.010

Al 31 marzo 2023 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere, ammontano a 18,4 milioni di Euro ed evidenziano una crescita di 3,3 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2022.

I crediti commerciali lordi sono esposti al netto del fondo rettificativo svalutazione crediti: quest'ultimo è basato sia sulle svalutazioni effettuate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso, sia sulle 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*).

La valutazione della solvibilità delle posizioni creditorie nel trimestre in esame ha comportato un accantonamento di 320 mila Euro, di cui 46 mila portati a diretta riduzione dei relativi ricavi in quanto trattasi di importi fatturati nel periodo e ritenuti non incassabili mentre non sono stati effettuati utilizzi del fondo.

La movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti è stata la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.03.2023
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(2.403)	(320)	0	0	(2.723)

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 31 marzo 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2023	al 31.12.2022	Variazione
Credito IVA	216	170	46
Crediti per imposte dirette	250	217	33
Crediti verso il personale	43	31	12
Altri crediti	7.906	4.744	3.162
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	8.415	5.162	3.253

All'interno di questa categoria la crescita maggiore è dovuta alla voce "altri crediti" che risulta così composta:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2023	al 31.12.2022	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	6.023	3.986	2.037
Crediti per Iresa	213	200	13
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.283)	(1.283)	0
Ratei e Risconti attivi	1.564	790	774
Anticipi a fornitori	43	5	38
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	227	80	147
Altri crediti correnti	1.119	966	153
TOTALE ALTRI CREDITI	7.906	4.744	3.162

L'aumento è legato principalmente ai crediti verso clienti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri, credito direttamente collegato all'andamento del traffico oltre che alla voce "ratei e risconti attivi" che accoglie costi rilevati anticipatamente nel trimestre in esame per premi assicurativi, canoni elaborazione dati ed altri servizi fatturati in via anticipata. La crescita di questa voce è dovuta prevalentemente alla stagionalità del periodo in esame.

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 non si è movimentata nel trimestre in esame.

10. Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 31 marzo 2023 e nella tabella successiva, la relativa movimentazione del trimestre.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2023	al 31.12.2022	Variazione
Time deposit	30.191	45.058	(14.867)
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	30.191	45.058	(14.867)

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Acquisizioni	Altri incrementi /riclassifiche	Decrementi/ Cessioni	al 31.03.2023
Time deposit	45.058	0	149	(15.016)	30.191
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	45.058	0	149	(15.016)	30.191

Al 31 dicembre 2022 questa voce era costituita da quattro *Time Deposit* sottoscritti dalla Capogruppo a fine 2022 con durata sei e dodici mesi. La movimentazione del trimestre è dovuta alla riclassifica nella voce 11. Cassa e altre disponibilità liquide del valore nominale dei due *Time Deposit* in scadenza a giugno 2023 oltre che alla rilevazione dei proventi finanziari maturati al 31 marzo.

11. Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2023	al 31.12.2022	Variazione
Depositi bancari e postali	16.881	27.839	(10.958)
Time deposit	15.074	0	15.074
Denaro e valori in cassa	31	29	2
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	31.986	27.868	4.118

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. La voce “Time deposit” riguarda gli investimenti finanziari a breve, classificati alla voce 10. Attività finanziarie correnti al 31 dicembre 2022 e con scadenza giugno 2023, comprensivi dei proventi finanziari maturati nel trimestre.

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 31 marzo 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2023	al 31.12.2022	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	98.996	67.887	31.109
Risultato dell'esercizio	1.165	31.109	(29.944)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	190.475	189.310	1.165

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 31 marzo 2023 ammonta a Euro 90.314.162, risulta interamente versato ed è formato da n. 36.125.665 azioni ordinarie prive di valore nominale.

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

<i>in unità di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	1.165.279	20.383.353
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	0,03	0,56
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,03	0,56

(*) 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 marzo 2023 così come al 31 marzo 2022 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 31 marzo 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2023	al 31.12.2022	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	8.179	8.179	0
Riserva straordinaria	57.389	57.389	0
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/perdite portati a nuovo	11.674	(19.435)	31.109
Riserva OCI	(658)	(658)	0
TOTALE RISERVE	98.996	67.887	31.109

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 Utili/perdite portati a nuovo si incrementa per effetto del risultato 2022 in attesa delle delibere di destinazione da parte delle Assemblee dei Soci delle società del Gruppo tenutesi nel mese di aprile.

La riserva OCI non presenta variazioni rispetto al 31 dicembre 2022 in quanto il Gruppo ha valutato di procedere all'attualizzazione del TFR e degli altri fondi relativi al personale secondo quanto previsto dallo IAS 19 revised, solo nei bilanci semestrali e annuali.

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 marzo 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2023	al 31.12.2022	Variazione
TFR	3.084	3.106	(22)
Altri fondi relativi al personale	246	207	39
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.330	3.313	17

La tabella di seguito riporta la movimentazione dei fondi in esame nel trimestre:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.03.2023
TFR	3.106	5	18	(45)	0	3.084
Altri fondi relativi al personale	207	39	0	0	0	246
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.313	44	18	(45)	0	3.330

Gli utili/perdite attuariali non sono movimentati nel trimestre in conseguenza di quanto esposto alla nota 12.

14. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 31 marzo 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.03.2023
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.843	14	0	2.857

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 il trimestre chiuso al 31 marzo 2023, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.03.2023
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	10.541	777	0	0	11.318
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	2.555	0	(368)	0	2.187
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	13.096	777	(368)	0	13.505

L'incremento di 0,8 milioni di Euro è dovuto all'accantonamento della quota del trimestre per 0,5 milioni di Euro oltre a 0,3 milioni di oneri finanziari per l'aggiornamento dei tassi di attualizzazione dei flussi finanziari. Gli utilizzi (0,4 milioni di Euro) riguardano principalmente interventi di riqualifica dei bagni del Terminal e la sostituzione di un apparato motore dell'impianto di trigenerazione.

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 il primo trimestre 2023:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 31.03.2023
Fondo rischi per contenziosi in corso	1.166	229	0	1.395
Altri fondi rischi e oneri	69	0	0	69
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	1.235	229	0	1.464
Fondo arretrati lavoro dipendente	29	113	0	142
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	29	113	0	142
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	1.264	342	0	1.606

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 per il cui approfondimento si rimanda al Capitolo Contenziosi della Relazione sulla Gestione del Bilancio 2022 e del presente documento; nel periodo in esame non sono sorti nuovi contenziosi.

L'accantonamento del periodo è dovuto alla stima degli interessi eventualmente dovuti in relazione al debito relativo al servizio antincendio (18,9 milioni di Euro al 31 marzo 2023), così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009;

Il fondo arretrati lavoro dipendente che al 31 dicembre 2022 riguardava solo la controllata FFM e, in particolare, la stima della parte economica del rinnovo del CCNL degli Handler, scaduto il 30 giugno 2017, al 31 marzo 2023 accoglie anche la stima della Capogruppo e della controllata Tag della parte economica del rinnovo del CCNL dei Gestori Aeroportuali scaduto il 31 dicembre 2022.

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 del Bilancio 2022 cui si rimanda e riguardante avvisi di rettifica di diversi accertamenti di dichiarazione doganale, la società sulla scorta del parere dei legali incaricati, valutato il dossier documentale inerente alla posizione, la giurisprudenza in materia e la sentenza di primo grado del luglio 2022, conferma di ritenere possibile ma non probabile la soccombenza.

In relazione, infine, alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia il Gruppo ha valutato la passività potenziale legata al rischio di revocatoria sui crediti incassati nei sei mesi antecedenti la procedura, per un importo pari a 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, e specificatamente 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 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 marzo 2023 confrontate con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2023	al 31.12.2022	Variazione
Mutui - parte non corrente	43.099	47.605	(4.506)
Passività finanziarie non correnti per leasing	385	521	(136)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	43.484	48.126	(4.642)
Mutui - parte corrente	17.796	14.976	2.820
Passività finanziarie correnti per leasing	573	540	33
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	1.922	2.254	(332)
Altri debiti finanziari correnti	59	25	34
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	20.350	17.795	2.555
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	63.834	65.921	(2.087)

Le passività finanziarie al 31 marzo 2023 ammontano a 63,8 milioni di Euro in calo di 2,1 milioni rispetto al 31 dicembre 2022 principalmente per il pagamento delle rate dei mutui in scadenza nel periodo (1,7 milioni di Euro) essendo i mutui la voce principale di questa categoria e non essendoci state accensioni di nuovi finanziamenti né tiraggi di quelli esistenti.

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 a settembre 2023, è classificato per 25,4 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti e 8,5 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 è classificato per 14,1 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 primo trimestre 2023 è stata rimborsata la terza rata pari a 1,6 milioni di Euro;
- mutuo quindicennale con scadenza 2026 per un residuo complessivo al 31 marzo 2023 di 1,6 milioni di Euro (1,7 milioni di Euro al 31 dicembre 2022), 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 1,1 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente (1,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2022), 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 2022). Nel primo trimestre 2023 è stata rimborsata la rata in scadenza per 0,1 milioni di Euro;
- mutuo decennale con scadenza dicembre 2024, in essere al 31 marzo 2023 per 5,1 milioni di Euro, invariato rispetto al 31 dicembre 2022, 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.

A dicembre 2021, al fine di garantire la necessaria liquidità per supportare il piano degli investimenti e sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale, la Capogruppo ha sottoscritto un finanziamento con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) fino all'importo massimo di 90 milioni di Euro che assicura un periodo di disponibilità delle erogazioni fino a 48 mesi dalla stipula e per i cui dettagli si rimanda al Bilancio 2022. Al 31 marzo 2023 non sono ancora state avanzate richieste di erogazioni.

Dettaglio Mutui:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2023	al 31.12.2022	Variazione
Mutui - parte non corrente	43.099	47.605	(4.506)
Mutui - parte corrente	17.796	14.976	2.820
TOTALE MUTUI	60.895	62.581	(1.686)

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 31 marzo 2023:

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, per il periodo in esame, ammonta all'1%.

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 marzo 2023 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.

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.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2023	al 31.12.2022	Variazione
Passività finanziarie per leasing non correnti	385	521	(136)
Passività finanziarie correnti per leasing	573	540	33
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER LEASING	958	1.061	(103)

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

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

- non correnti: per 0,4 milioni di Euro relativi ai canoni contrattualmente dovuti con scadenza oltre i 12 mesi successivi
- correnti: per 0,6 milioni di Euro relativi ai canoni in scadenza entro il corrente anno.

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

<i>in migliaia di euro</i>	31/12/2022	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/Riclassifiche	31/03/2023
Finanziamenti - quota corrente	14.976	(1.689)	0	4.509	17.796
Passività per leasing - quota corrente	540	(129)	11	151	573
Finanziamenti - quota non corrente	47.605	0	0	(4.506)	43.099
Passività per leasing - quota non corrente	521	0	7	(143)	385
Totale	63.642	(1.818)	18	11	61.853

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 marzo 2023 e riversata agli Enti creditori nel mese di aprile.

18. Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2023	al 31.12.2022	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	18.666	24.869	(6.203)

I debiti commerciali, che evidenziano una contrazione rispetto al 31 dicembre 2022, si riferiscono agli acquisti di beni e servizi, compresi gli investimenti e sono principalmente verso fornitori nazionali.

19. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 31 marzo 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2023	al 31.12.2022	Variazione
Debiti tributari correnti	3.337	2.923	414
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	5.250	4.137	1.113
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	23.465	23.339	126
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	7.860	4.780	3.080
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	39.912	35.179	4.733

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 marzo 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2023	al 31.12.2022	Variazione
Debito IVA	413	216	197
Debiti per imposte dirette	1.941	1.665	276
Altri debiti tributari	983	1.042	(59)
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	3.337	2.923	414

La crescita dei debiti tributari è dovuta oltre che dall'aumento del debito Iva anche dalla crescita del debito per imposte dirette in relazione alla stima delle imposte sul reddito del periodo.

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 marzo 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2023	al 31.12.2022	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	1.053	975	78
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	2.740	1.911	829
Debiti verso istituti di previdenza	1.457	1.251	206
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	5.250	4.137	1.113

I debiti verso il personale e istituti di previdenza evidenziano un aumento rispetto al 31 dicembre 2022 anche per effetto dell'infrannualità del periodo in esame che include ratei su retribuzioni differite.

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:

- 18,9 milioni di Euro (18,6 milioni nel 2022) 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 e alla Nota del Bilancio 2022;

- 4,6 milioni di Euro quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo al conguaglio dell'anno 2022 oltre alla quota maturata nel trimestre.

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 marzo 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2023	al 31.12.2022	Variazione
Debiti per addizionale ai diritti d'imbarco e Iresa	4.956	2.904	2.052
Altri debiti correnti	1.673	1.684	(11)
Ratei e risconti passivi correnti	1.231	192	1.039
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	7.860	4.780	3.080

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri e per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 31 marzo 2023, per circa 5 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", quasi invariata rispetto al 31 dicembre 2022, include i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi. In crescita, infine, dei "ratei e risconti passivi diversi" prevalentemente legata all'infrannualità del periodo in esame per la fatturazione anticipata dei canoni di subconcessione e altre tipologie di ricavi.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

RICAVI

20. Ricavi

Si riportano le tabelle di dettaglio dei ricavi per i due trimestri 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 27,9 milioni di Euro contro 37,8 milioni di Euro del primo trimestre 2022; questi ultimi comprendevano il contributo del fondo di compensazione dei danni Covid per 21,1 milioni di Euro. Al netto di tale contributo e isolando la voce "ricavi per servizi di costruzione" che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati, i ricavi rettificati del periodo in esame ammontano a 5,6 milioni di Euro contro 2,1 milioni al 31 marzo 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	12.029	8.515	3.514
Ricavi per servizi non aeronautici	10.390	6.990	3.400
Ricavi per servizi di costruzione	5.337	1.023	4.314
Altri ricavi e proventi della gestione	184	21.256	(21.072)
TOTALE RICAVI	27.940	37.784	(9.844)

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Variazione
Diritti aeroportuali	10.373	7.186	3.187
Parcheggi	3.861	2.222	1.639
Ricavi per servizi di costruzione	5.337	1.023	4.314
Altri	3.154	23.405	(20.251)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	22.725	33.836	(11.111)

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Variazione
Diritti aeroportuali	10.373	7.186	3.187
Parcheggi	3.861	2.222	1.639
Ricavi per servizi di costruzione	5.337	1.023	4.314
Altro	3.154	23.405	(20.251)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	22.725	33.836	(11.111)
Subconcessioni locali commerciali e non	5.211	3.942	1.269
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	5.211	3.942	1.269
Ricavi NO IFRS 15	4	7	(3)
TOTALE RICAVI	27.940	37.784	(9.844)

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per i trimestri chiusi al 31 marzo 2023 e 2022. Questa categoria presenta una crescita del 41,3% così rappresentata nelle sue componenti:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	227	167	60
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	213	183	30
Ricavi da diritti aeroportuali	13.951	10.517	3.434
Ricavi da corrispettivo PRM	1.192	844	348
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(4.889)	(4.277)	(612)
Servizi di handling	672	507	165
Altri ricavi aeronautici	663	574	89
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	12.029	8.515	3.514

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	6.230	4.344	1.886
Diritti di approdo, decollo e sosta	4.849	4.049	800
Diritti per sicurezza passeggeri	1.945	1.376	569
Diritti per controllo bagagli stiva	759	538	221
Diritti di imbarco e sbarco merci	214	210	4
Riduzione diritti a FSC (Fondo Svalutazioni Crediti)	(46)	0	(46)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	13.951	10.517	3.434

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per i trimestri chiusi al 31 marzo 2023 e 2022.

Questa classe di ricavi presenta una crescita del 48,6% dovuta a tutte le categorie di ricavo e collegata principalmente alla ripresa del traffico.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Variazione
Subconcessione locali e aree	4.704	3.448	1.256
Parcheggi	3.861	2.222	1.639
Altri ricavi commerciali	1.825	1.320	505
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	10.390	6.990	3.400

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Variazione
Marconi Business Lounge	645	300	345
Pubblicità	327	326	1
Ricavi commerciali diversi	853	694	159
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	1.825	1.320	505

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 5,3 milioni di Euro contro 1 milione di Euro al 31 marzo 2022 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 i trimestri chiusi al 31 marzo 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	184	119	65
Contributo fondo di compensazione danni Covid-19 Legge Bilancio 2021	0	21.137	(21.137)
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	184	21.256	(21.072)

Al netto del contributo rilevato nel primo trimestre 2022 derivante dal Fondo di compensazione dei danni Covid di cui alla legge di Bilancio 2021, la variazione tra i due periodi degli altri ricavi e proventi non è rilevante.

COSTI

I costi complessivi del primo trimestre 2023 evidenziano una crescita del 52,1% sul 2022; se si isola la voce "costi per servizi di costruzione" che è legata ai maggiori investimenti in infrastrutture aeroportuali effettuati nel 2023, i costi rettificati presentano una crescita comunque significativa (25,5%) 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 i trimestri chiusi al 31 marzo 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Variazione
Beni e materiali di consumo	342	354	(12)
Materiali di manutenzione	59	31	28
Carburanti e gasolio	440	265	175
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	841	650	191

Questa categoria di costi evidenzia una crescita prevalentemente collegata al maggior acquisto di carburante per il servizio di rifornimento aeromobili e di materiale da imballaggio delle merci.

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per i trimestri chiusi al 31 marzo 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Variazione
Spese di manutenzione	1.257	1.102	155
Utenze	1.008	609	399
Pulizie e servizi assimilati	589	482	107
Prestazioni di terzi	1.737	1.456	281
Servizi MBL	105	51	54
Pubblicità, promozione e sviluppo	147	101	46
Assicurazioni	309	268	41
Prestazioni professionali e consulenze	482	326	156
Compensi e rimborsi organi statutari	240	233	7
Altri costi per servizi	133	63	70
TOTALE COSTI PER SERVIZI	6.007	4.691	1.316

Anche questa categoria presenta una crescita rispetto al 2022 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 degli altri costi per servizi.

Di seguito un dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	328	255	73
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	770	756	14
Spese di manutenzione beni di terzi	159	91	68
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	1.257	1.102	155

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Variazione
Sgombero neve	234	239	(5)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	213	4	209
Servizio assistenza PRM	211	186	25
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	210	210	0
Servizio di sicurezza	459	487	(28)
Altre prestazioni di terzi	410	330	80
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	1.737	1.456	281

iii. Costi per Servizi di costruzione

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

iv. **Canoni, noleggi e altri costi**

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per canoni, noleggio e altri costi per i trimestri chiusi al 31 marzo 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Variazione
Canoni di concessione	1.420	926	494
Canoni di noleggio	33	51	(18)
Affitti passivi	40	4	36
Canoni servizio elaborazione dati	434	380	54
Altri costi per godimento beni di terzi	0	2	(2)
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	1.927	1.363	564

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 i trimestri chiusi al 31 marzo 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Variazione
Oneri tributari	387	335	52
Contributo servizio antincendio	299	253	46
Minusvalenze patrimoniali	0	3	(3)
Altri oneri e spese di gestione	162	82	80
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	848	673	175

vi. **Costo del personale**

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i trimestri chiusi al 31 marzo 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Variazione
Salari e stipendi	5.139	4.263	876
Oneri sociali	1.499	1.256	243
Trattamento fine rapporto	321	339	(18)
Trattamento di quiescenza e simili	48	45	3
Altri costi del personale	325	235	90
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	7.332	6.138	1.194

La crescita del costo del personale è dovuta alla crescita dell'organico principalmente operativo (+45 risorse medie nel trimestre; +56 risorse al 31 marzo 2023 rispetto al 31 marzo 2022) che comporta anche la crescita degli "altri costi del personale" dettagliati nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Variazione
Mensa dipendenti	144	107	37
Spese per aggiornamento e formazione del personale	35	51	(16)
Spese missioni dipendenti	37	5	32
Spese varie per il personale	70	28	42
Altri accantonamenti del personale	39	44	(5)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	325	235	90

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

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Variazione
Dirigenti	8	8	0
Impiegati	396	365	31
Operai	93	79	14
TOTALE PERSONALE	497	452	45

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	al 31.03.2023	al 31.03.2022	Variazione
Dirigenti	8	8	0
Impiegati	412	365	47
Operai	91	82	9
TOTALE PERSONALE	511	455	56

22. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i periodi chiusi al 31 marzo 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Variazione
Ammortamento Diritti di concessione	1.878	1.850	28
Ammortamento altre attività immateriali	119	88	31
Ammortamento attività materiali	538	506	32
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	2.535	2.444	91

Il costo degli ammortamenti del periodo 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 "ammortamento attività materiali" include 136 mila Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del principio IFRS 16. Nel periodo non sono state effettuate svalutazioni.

23. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per i periodi chiusi al 31 marzo 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	274	(3)	277
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	525	524	1
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	342	54	288
TOTALE ACCANTONAMENTI	1.141	575	566

Questa categoria di costi evidenzia una crescita dovuta agli accantonamenti a fondo svalutazione crediti per 274 mila Euro a fronte dell'assenza di accantonamenti nel trimestre di confronto a seguito della valutazione di adeguatezza del fondo all'epoca esistente. Oltre all'accantonamento suesposto, la svalutazione complessiva dei crediti effettuata nel primo trimestre 2023 a fronte del rischio di inesigibilità deriva anche dalla riduzione dei ricavi maturati nel periodo per ulteriori 46 mila Euro. In crescita anche gli accantonamenti ad altri fondi rischi e oneri a copertura della stima di passività probabili maturate nel periodo.

24. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Variazione
Proventi da titoli	4	4	0
Proventi finanziari diversi dai precedenti	208	7	201
Proventi da attualizzazione fondi	8	367	(359)
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	220	378	(158)
Interessi passivi e oneri bancari	(390)	(168)	(222)
Oneri da attualizzazione fondi	(263)	(5)	(258)
Altri oneri finanziari	(142)	(129)	(13)
TOTALE ONERI FINANZIARI	(795)	(302)	(493)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(575)	76	(651)

La gestione finanziaria chiude con un saldo negativo di quasi 0,6 milioni di a causa della crescita degli interessi passivi sui finanziamenti e degli oneri da attualizzazione dei fondi per il calo dei tassi di interesse prospettici. Dal lato dei proventi finanziari la voce "proventi finanziari diversi dai precedenti" accoglie anche il rendimento dei Time Deposit in essere al 31 marzo 2023.

25. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 31 marzo 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	Variazione
Imposte correnti, differite e anticipate	(486)	31	(517)
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(486)	31	(517)
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	29,44%	n.s.	n.s.

La stima delle imposte sul reddito del primo trimestre 2023 ammonta a un costo di 0,5 milioni di Euro contrariamente alla componente positiva di reddito di circa 30 mila Euro del primo trimestre 2022, derivata essenzialmente dalla detassazione del contributo Covid-19 che non ha concorso alla formazione della base imponibile dell'IRES e dell'IRAP ai sensi dell'art. 10-bis del d.l. n. 137/2020.

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.

Rapporti con società controllate

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Tag Bologna Srl, dal lato attivo, riguardano prevalentemente, la fornitura di alcuni servizi amministrativi e legali, di distacco del personale ed il compenso, riversato al datore di lavoro Adb, degli amministratori dipendenti della Capogruppo oltre alla subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all'assistenza al traffico di Aviazione Generale, per complessivi 27 mila Euro (contro 30 mila Euro del primo trimestre 2022).

I contratti passivi di Adb nei confronti della controllata attengono prevalentemente al contributo in conto esercizio per la copertura dei costi relativi alla gestione e manutenzione delle infrastrutture del terminal Aviazione Generale finalizzate all'imbarco e sbarco dei passeggeri, a fronte del vantaggio patrimoniale derivante in capo ad Adb per via dell'inclusione di tali costi nella base di calcolo dei diritti di imbarco dei passeggeri. A quanto sopra si aggiunge il contratto di presidio H24. Nel complesso i costi al 31 marzo 2023 verso TAG ammontano a 118 mila Euro contro 114 mila Euro del periodo di confronto.

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 1,6 milioni di Euro.

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

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

Nel complesso i ricavi del periodo verso la controllata ammontano a 121 mila Euro contro 89 mila Euro del primo trimestre 2022. La crescita è dovuta prevalentemente al maggior costo del distacco di personale.

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
- il co-obbligo di Adb in alcune fidejussioni di FFM per 6,1 milioni di Euro di cui la più rilevante (5,8 milioni di Euro) è la fidejussione 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 del Bilancio 2022.

Rapporti con altre parti correlate

Nei primi tre mesi del 2023 la Capogruppo ha intrattenuto rapporti commerciali con società controllate dal socio Mundys Spa (Edizione Srl) 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 46 mila Euro (29 mila al 31 marzo 2022) e ha debiti per 49 mila Euro (46 mila al 31 marzo 2022);
- Malpensa Logistica Europa Spa per servizi di handling merci resi da FFM per mille Euro e pari debito.

Infine al 31 marzo 2023 la Capogruppo ha sostenuto costi per prestazioni professionali resi dalla partecipata Urban V per 50 mila Euro.

27. Impegni e rischi

Tipologia e gestione degli altri rischi

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

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

Dopo la chiusura del periodo 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 marzo 2023.

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, 15 maggio 2023

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

Resoconto Intermedio di Gestione al 31 Marzo 2023

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, Patrizia Muffato, dichiara, ai sensi del comma 2 dell'articolo 154 bis del Testo Unico della Finanza, che l'informativa contabile contenuta nel presente Resoconto corrisponde alle risultanze documentali, ai libri ed alle scritture contabili.

*Il Dirigente Preposto alla redazione dei
documenti contabili e societari*

(Patrizia Muffato)



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT