

Relazione finanziaria semestrale consolidata al 30 Giugno 2023

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



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT



Relazione Finanziaria Semestrale Consolidata
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
Al 30 Giugno 2023

SOMMARIO

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa	4
Consiglio di Amministrazione	5
Collegio Sindacale	6
Società di revisione	6
Relazione Intermedia sulla Gestione per il semestre chiuso al 30 Giugno 2023	7
Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 Giugno 2023	63
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	64
• Conto Economico consolidato	65
• Conto Economico Complessivo consolidato	66
• Rendiconto finanziario consolidato	67
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	68
Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 30 Giugno 2023	69
Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	131
Relazione di revisione contabile limitata sul Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 giugno 2023	132

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Via Triumvirato, 84 - 40132 Bologna

REA Bologna 268716

Registro Imprese di Bologna, Codice Fiscale e Partita Iva 03145140376

Capitale Sociale Euro 90.314.162,00 interamente versato

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Sulla base delle risultanze del Libro Soci e delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art.120 del D.Lgs.58/98, gli azionisti della Società Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa con partecipazione superiore al 5% alla data del 30 giugno 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 30 Giugno 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	15
1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO.....	16
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	18
2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION</i>	18
2.1.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO</i>	18
2.1.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	23
2.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i>	24
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	24
2.3 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO</i>	26
2.3.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	26
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE	27
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	27
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	31
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	34
3.4 PRINCIPALI INDICI	35
3.5 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI: GLI INVESTIMENTI	35
3.6 IL PERSONALE	37
3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE	39
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	40
4.1 LA SOSTENIBILITA'	40
4.2 LA QUALITA'	41
5 IL QUADRO NORMATIVO	42
5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E DINAMICA TARIFFARIA PER IL PERIODO 2023-2026	42
5.2 FONDO ANTINCENDI.....	42
5.3 NUOVO CODICE CONTRATTI PUBBLICI.....	43
5.4 LA NUOVA DIRETTIVA CSRD - CORPORATE SUSTAINABILITY REPORTING DIRECTIVE.....	44
5.5 PRIVACY COMPLIANCE.....	44
5.6 ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA	45
5.7 RETROCESSIONE AVL (AIUTI VISIVI LUMINOSI), BENI E AREE ENAV	45

6 IL CONTENZIOSO	47
6.1 FONDO ANTINCENDI	47
6.2 RICORSO TRIBUTARIO AVVERSO L’AGENZIA DELLE ENTRATE – UFFICIO PROVINCIALE DEL TERRITORIO	48
6.3 REVOCATORIA ALITALIA	49
6.4 AZIONE AVANTI L’AGA PROPOSTO IN RELAZIONE AL DECRETO 3 APRILE 2020 IN MATERIA DI BENI ENAV, TRA CUI GLI IMPIANTI “AVL”	50
6.5 CONTENZIOSO DOGANALE FFM	51
6.6 CONTRATTO D’APPALTO – RISOLUZIONE IN DANNO.....	52
6.7 CONTENZIOSO IN MATERIA FONDIARIA – TAR EMILIA ROMAGNA.....	53
7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	53
8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE	59
9 GARANZIE PRESTATE	60
10 REGIME DI OPT-OUT	61
11 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL SEMESTRE ED EVOLUZIONE PREDEDIBILE DELLA GESTIONE	61

PREMESSA

La presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (di seguito anche “Gruppo Aeroporto” o “Aeroporto”, o “AdB”) per il semestre chiuso al 30 giugno 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 30 giugno 2023 e si fornisce una breve descrizione della tipologia e delle attività svolte dalle Società controllate:



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

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

Descrizione del Business

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

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

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

SBU Aviation

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

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

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

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

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

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

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

SBU Non Aviation

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

Parcheggi

La gestione diretta dei parcheggi a pagamento dell'aeroporto di Bologna si sviluppa su circa 5.000 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 34 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

La crescita mondiale continua a perdere vigore, con l'attività economica frenata dall'alta inflazione e da condizioni di finanziamento restrittive, insieme all'incertezza connessa con il protrarsi della guerra in Ucraina e di altre tensioni internazionali. Negli Stati Uniti il prodotto interno lordo decelera e in Cina il recupero dell'attività perde nuovamente slancio, dopo avere beneficiato della rimozione delle politiche di contenimento della pandemia. Pur considerando la vivace dinamica dei servizi nelle principali economie, in particolare quella del turismo nonostante le difficoltà nel reperimento di forza lavoro, l'attività risente dell'indebolimento del ciclo manifatturiero, che contribuisce a ridurre le prospettive di crescita del commercio internazionale e delle quotazioni delle materie prime e dei prodotti energetici.

Secondo le previsioni pubblicate a giugno dall'OCSE, l'espansione del PIL globale si attenuerebbe, collocandosi nella media del biennio 2023-24 poco al di sotto del 3%. Anche secondo le proiezioni degli esperti dell'Eurosistema, rispetto allo scenario dello scorso marzo le stime sono state riviste al ribasso di un decimo di punto per il 2023 e il 2024, principalmente per effetto del marcato irrigidimento delle condizioni di finanziamento per famiglie e imprese. Anche l'Italia, secondo le stime di Banca d'Italia, risente dell'indebolimento del ciclo industriale a livello globale, con il PIL rimasto pressoché invariato in primavera dopo il rimbalzo del primo trimestre. Nell'aggiornamento dello scenario di base per il triennio, la crescita del prodotto interno lordo si collocherebbe all'1,3% nel 2023, allo 0,9% nel 2024 e all'1,0% nel 2025, risentendo nei prossimi trimestri dell'irrigidimento delle condizioni di finanziamento e della debolezza del commercio internazionale. Anche gli investimenti rallenterebbero, solo in parte sostenuti dall'attuazione dei progetti previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Prosegue quindi in primavera il calo dell'inflazione al consumo grazie al minore contributo della componente energetica, pur restando elevata quella di fondo e portandosi, nell'Area Euro, al 5,5% in giugno. L'orientamento delle politiche monetarie nelle principali economie avanzate rimane restrittivo e permangono, tuttavia, gli effetti indiretti dei rincari dell'energia degli scorsi mesi sui listini dei servizi e degli altri beni, in particolare dei prodotti alimentari cresciuti dell'11,7%. La dinamica dei prezzi delle componenti volatili resta molto eterogenea fra i paesi, più elevata in Italia e in Germania rispetto alla media dell'area, riflettendo le diverse strutture di mercato e i differenti meccanismi di fissazione dei prezzi. In Italia, infatti, nonostante nella media del secondo trimestre sia proseguita la discesa dell'inflazione armonizzata al consumo, l'indice in giugno si è collocato al 6,7%.

Il costo del petrolio (qualità Brent), salito temporaneamente oltre 85 dollari al barile dopo l'annuncio all'inizio di aprile da parte dei paesi OPEC di un taglio della produzione superiore a un milione di barili al giorno, è sceso alla fine della prima settimana di luglio poco sopra 75 dollari, riflettendo la debolezza del ciclo globale. Nonostante gli annunci di Arabia Saudita e Russia sui tagli previsti alle esportazioni del greggio, non si sono quindi registrati impatti significativi sui prezzi. Il prezzo del gas naturale di riferimento per i mercati europei (*Title Transfer Facility*, TTF) ha continuato a scendere, portandosi poco sotto i 35 euro per megawattora nella prima settimana di luglio, dai quasi 50 euro per megawattora alla fine di marzo. Vi hanno inciso l'ampio livello degli stoccaggi, l'andamento ancora moderato dei consumi industriali e l'abbondante offerta globale di gas naturale liquefatto. I rischi che gravano sul prezzo del gas per la prossima stagione invernale rimangono non trascurabili a causa dell'incertezza connessa con la ripresa della domanda europea e asiatica (in particolare a uso industriale) e con la disponibilità di materia prima. Condizioni climatiche meno favorevoli di quelle registrate lo scorso inverno potrebbero inoltre aumentare significativamente la domanda per riscaldamento. Un calo significativo si è registrato anche relativamente alle quotazioni dei metalli industriali e delle materie prime agricole (tornate sui valori precedenti lo scoppio del conflitto in Ucraina). Alla riduzione dei prezzi di queste ultime ha contribuito in maggio la proroga di due mesi dell'accordo tra Russia e Ucraina per consentire l'esportazione del grano dai porti ucraini. (*Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, Luglio 2023*).

In questo quadro, secondo IATA, il traffico passeggeri a giugno 2023 continua a registrare un'ottima ripresa rispetto ai primi mesi dell'anno, i quali segnavano ancora un rallentamento in linea con il trend stagionale. Il traffico passeggeri mondiale di giugno è stato del 5,8% inferiore rispetto ai volumi pre-Covid, registrando tuttavia un andamento eterogeneo: il traffico domestico traina il recupero, segnando un +5,1% rispetto al 2019, mentre il traffico internazionale rimane dell'11,8% inferiore al 2019, pur beneficiando di una ripresa della riapertura a seguito dell'allentamento delle restrizioni ai movimenti, specialmente nella zona Asia-Pacifico, oltre alla stagionalità della domanda. Inoltre, IATA sottolinea come, nonostante il recupero del fattore di riempimento degli aeromobili differisca da regione a regione, quest'ultimo sia comunque diffuso in modo omogeneo, indicando una ripresa generalizzata della domanda. Il traffico merci mondiale di giugno risulta inferiore rispetto allo stesso mese del 2022 (-3,4%), in linea con il rallentamento dei mesi precedenti. Si conferma quindi il trend di calo generale del segmento cargo iniziato a febbraio 2022, dopo il periodo di forte crescita del 2021, nonostante una decelerazione nella frenata degli ultimi mesi. Sempre secondo IATA, l'andamento del trasporto merci sconta quindi le condizioni macroeconomiche e geopolitiche attuali, specialmente alla luce del rallentamento dell'economia mondiale, legato (i) alle pressioni sulle catene di approvvigionamento a causa del conflitto russo-ucraino in corso e (ii) alle condizioni macroeconomiche di incertezza che gravano sulle scelte dei consumatori, nonostante l'abbassamento della pressione inflazionistica e la ripresa degli scambi internazionali. (*Fonte: IATA, Air Passenger and Air Freight Market Analysis, Giugno 2023*).

Il traffico passeggeri europeo nel primo semestre 2023 è stato inferiore del 7,7% rispetto al 2019, in progressivo e costante recupero da inizio anno e beneficiando di un positivo effetto di stagionalità, nonostante i già citati fattori di rallentamento dell'economia mondiale. Il traffico merci è stato inferiore dell'11,7% rispetto al 2019, in peggioramento a causa delle problematiche legate al contesto macroeconomico e geopolitico (*Fonte: ACI Europe, Giugno 2023*).

Il traffico passeggeri italiano ha continuato il trend di ripresa rispetto ai valori pre-pandemici anche nel corso del primo semestre del 2023, facendo registrare volumi sostanzialmente in linea rispetto al 2019 (-0,1%), trainato da *performance* positive del traffico domestico. Nel singolo mese di giugno il traffico passeggeri è stato superiore del 2,7% rispetto al 2019. Per quanto concerne invece il traffico cargo, nel corso del semestre registra un -2,7% a livello nazionale rispetto al 2019 (*Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, Giugno 2023*).

L'Aeroporto di Bologna ha concluso il primo semestre del 2023 con un traffico passeggeri in sostanziale miglioramento rispetto ai valori pre-pandemici (+3,1% rispetto al primo semestre 2019). Il recupero si conferma a due velocità, trainato dal traffico domestico (+16,1% vs 2019) mentre il traffico internazionale risulta ancora dello 0,5% inferiore allo stesso periodo del 2019, con un mix di traffico caratterizzato per il 68,7% da vettori *low cost*. Nel primo semestre 2023 lo scalo bolognese si posiziona al settimo posto in Italia per numero di passeggeri e al terzo posto per volume di merce movimentata (*Fonte: Assaeroporti e Aeroporti2030, Giugno 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 30 giugno 2023;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell’indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 30 giugno 2023 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 8,36 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 302 milioni di Euro.

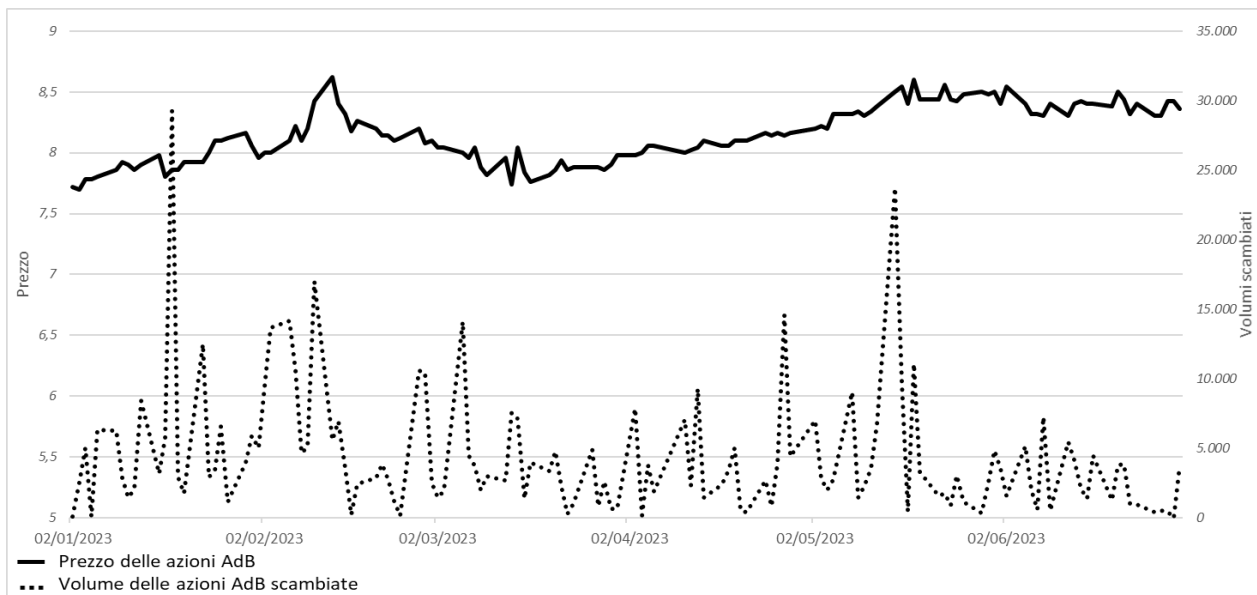
Andamento titolo AdB (01/01/2023-30/06/2023)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2023-30/06/2023)



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2023-30/06/2023)



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

Nel corso dei primi sei mesi del 2023 il prezzo del titolo AdB è rimasto sostanzialmente stabile, segnando un lieve recupero a partire da aprile, con un picco a metà febbraio in corrispondenza di un aumento del volume di titoli scambiati sul mercato. Dopo un breve calo segnato tra la fine di febbraio e il mese di marzo, il titolo segna un trend in ripresa scontando la recente fiducia nei mercati, in particolare a seguito del superamento della situazione pandemica mondiale e dei primi segnali di calo dell'inflazione. Il prezzo ad azione di AdB risulta ora sostanzialmente in linea con i valori dell'inizio del secondo semestre 2022, periodo dopo il quale il mercato ha scontato un generale clima di sfiducia nel mercato alla luce del forte effetto inflattivo sui prezzi delle materie prime.

2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

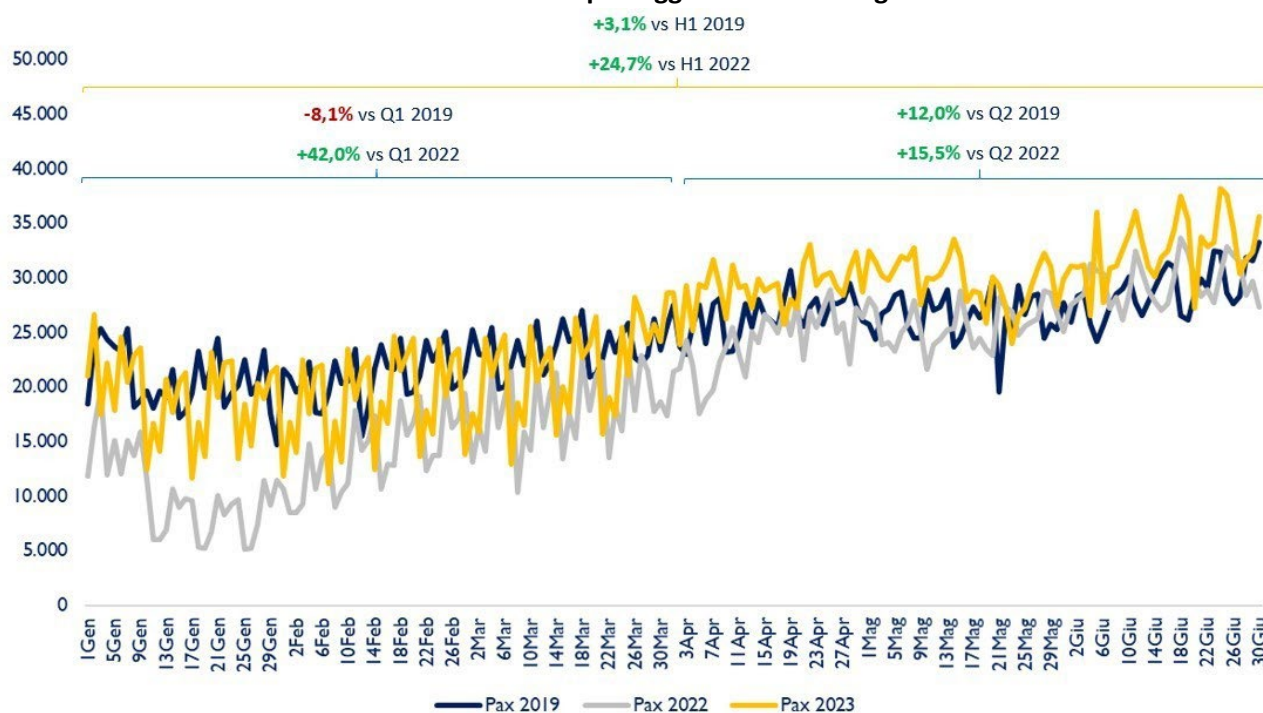
2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Il primo semestre del 2023 ha fatto registrare una progressiva ripresa dei volumi di traffico. I primi tre mesi hanno risentito ancora della stagionalità della domanda e delle incertezze a livello macroeconomico e geopolitico attuale, tuttavia, l'inizio della *Summer Season '23* ha permesso di segnare un pieno recupero rispetto ai valori pre-pandemici.

Nel primo semestre dell'anno, infatti, lo scalo ha registrato complessivamente 4.585.115 passeggeri, in crescita rispetto ai primi sei mesi del 2022 (+24,7%), condizionati dalla diffusione della variante Omicron e dall'aggressione dell'Ucraina da parte della Russia, con 36.766 movimenti (+13,7%) e 25.903 tonnellate di merce trasportata (-1,8%). Anche rispetto al 2019 lo scalo ha registrato un traffico passeggeri superiore del 3,1%, con giugno come il miglior mese di sempre nella storia dello scalo, archiviando ufficialmente il "periodo nero" del Covid. I movimenti rimangono tuttavia ancora inferiori dell'1,2%, mentre il traffico merci è stato superiore del 4,1%. Il *load factor* medio risulta in aumento dal 75,5% del primo semestre 2022 all'82,2% del primo semestre 2023. Il riempimento medio degli aeromobili risulta inoltre superiore anche rispetto al primo semestre 2019 (80,7%).

Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Giugno 2023



	Gennaio – Giugno 2023	Gennaio – Giugno 2022	Var % 2023-2022	Gennaio – Giugno 2019	Var % 2023-2019
Passeggeri	4.585.115	3.678.375	24,7%	4.446.465	3,1%
Movimenti	36.766	32.341	13,7%	37.216	(1,2%)
Tonnellaggio	2.541.408	2.202.650	15,4%	2.434.622	4,4%
Merce	25.902.698	26.388.532	(1,8%)	24.893.650	4,1%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Giugno 2023	% sul totale	Gennaio – Giugno 2022	% sul totale	Gennaio – Giugno 2019	% sul totale	Var % 23-22	Var % 23-19
Linea	1.412.728	30,8%	911.735	24,8%	1.784.696	40,1%	54,9%	(20,8%)
Low cost	3.147.898	68,7%	2.748.178	74,7%	2.608.586	58,7%	14,5%	20,7%
Charter	16.091	0,4%	10.010	0,3%	43.420	1,0%	60,7%	(62,9%)
Transiti	3.060	0,1%	3.358	0,1%	6.222	0,1%	(8,9%)	(50,8%)
Totale Aviazione Commerciale	4.579.777	99,9%	3.673.281	99,9%	4.442.924	99,9%	24,7%	3,1%
Aviazione Generale	5.338	0,1%	5.094	0,1%	3.541	0,1%	4,8%	50,7%
Totale complessivo	4.585.115	100,0%	3.678.375	100,0%	4.446.465	100,0%	24,7%	3,1%

Il traffico *low cost* ha fatto registrare una variazione positiva dei volumi rispetto al 2019 (+20,7%), mentre il traffico di linea ha mostrato un recupero più lento (-20,8% rispetto al 2019) ed una contrazione dei movimenti rispetto al 2019, nonostante un fattore di riempimento dei voli in recupero. Questi diversi trend di crescita hanno modificato il mix di traffico, determinando un aumento della quota *low cost*, caratterizzata da minor marginalità, dal 58,7% del 2019 al 68,7% del primo semestre 2023.

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 rivalse in conseguenza dell'allentamento delle restrizioni ai movimenti.

Si conferma una ripresa più rapida del comparto domestico, con i passeggeri su voli nazionali che hanno raggiunto e superato i livelli pre-pandemia (+16,1% rispetto al 2019), mentre il comparto internazionale risente ancora delle incertezze sullo scenario macroeconomico e geopolitico attuale, arrivando tuttavia ad allinearsi sostanzialmente ai valori del 2019 (-0,5%).

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Giugno 2023	% sul totale	Gennaio – Giugno 2022	% sul totale	Gennaio – Giugno 2019	% sul totale	Var % 23-22	Var % 23-19
Nazionale	1.110.090	24,2%	1.022.720	27,8%	956.479	21,5%	8,5%	16,1%
Internazionale	3.469.687	75,7%	2.650.561	72,1%	3.486.445	78,4%	30,9%	(0,5%)
Totale Aviazione Commerciale	4.579.777	99,9%	3.673.281	99,9%	4.442.924	99,9%	24,7%	3,1%
Aviazione Generale	5.338	0,1%	5.094	0,1%	3.541	0,1%	4,8%	50,7%
Totale complessivo	4.585.115	100,0%	3.678.375	100,0%	4.446.465	100,0%	24,7%	3,1%

Il traffico UE raggiunge il 94% dei valori del primo semestre del 2019, mentre il traffico Extra UE è superiore allo stesso periodo del 2019 (+56,7%) per effetto della riclassifica del traffico UK da UE a Extra UE. Anche al netto di questa diversa classificazione, il traffico Extra UE risulta superiore del 6,5% rispetto al primo semestre 2019.

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Giugno 2023	% sul totale	Gennaio – Giugno 2022	% sul totale	Gennaio – Giugno 2019	% sul totale	Var % 23-22	Var % 23-19
UE	3.582.615	78,1%	3.014.593	82,0%	3.806.424	85,6%	18,8%	(5,9%)
Extra UE	997.162	21,7%	658.688	17,9%	636.500	14,3%	51,4%	56,7%
Totale Aviazione Commerciale	4.579.777	99,9%	3.673.281	99,9%	4.442.924	99,9%	24,7%	3,1%
Aviazione Generale	5.338	0,1%	5.094	0,1%	3.541	0,1%	4,8%	50,7%
Totale complessivo	4.585.115	100,0%	3.678.375	100,0%	4.446.465	100,0%	24,7%	3,1%

Nel primo semestre del 2023 l'incidenza del traffico passeggeri domestico risulta inferiore rispetto allo stesso periodo del 2022, ma ancora superiore rispetto ai livelli pre-Covid (24,2% nel primo semestre 2023 contro 21,5% nel primo semestre del 2019). Tra le destinazioni, la Spagna conferma il secondo posto per volume di traffico passeggeri, con un'incidenza del 15,3% sul totale. Seguono Germania, con il 7,1% dei passeggeri totali, Regno Unito con il 7,0%, Francia con il 5,7% e Romania con il 4,9%. Tra le prime 10 nazioni troviamo tre Paesi Extra UE: oltre al Regno Unito vi sono anche la Turchia e l'Albania.

<i>Traffico passeggeri per Paese</i>	Gennaio – Giugno 2023	% sul totale	Gennaio – Giugno 2022	% sul totale	Gennaio – Giugno 2019	% sul totale	Var % 23-22	Var % 23-19
Italia	1.110.090	24,2%	1.023.198	27,8%	956.479	21,5%	8,5%	16,1%
Spagna	703.433	15,3%	597.833	16,3%	604.180	13,6%	17,7%	16,4%
Germania	325.885	7,1%	249.277	6,8%	436.410	9,8%	30,7%	(25,3%)
Regno Unito	319.049	7,0%	231.878	6,3%	438.842	9,9%	37,6%	-27,3%
Francia	262.683	5,7%	224.169	6,1%	248.746	5,6%	17,2%	5,6%
Romania	224.786	4,9%	176.230	4,8%	231.606	5,2%	27,6%	(2,9%)
Turchia	169.945	3,7%	91.200	2,5%	139.623	3,1%	86,3%	21,7%
Olanda	143.664	3,1%	119.452	3,2%	162.957	3,7%	20,3%	(11,8%)
Grecia	138.834	3,0%	104.706	2,8%	112.279	2,5%	32,6%	23,7%
Albania	132.041	2,9%	92.984	2,5%	72.793	1,6%	42,0%	81,4%
Altri paesi	1.054.705	23,0%	767.448	20,9%	1.042.550	23,4%	37,4%	1,2%
Totale complessivo	4.585.115	100,0%	3.678.375	100,0%	4.446.465	100,0%	24,7%	3,1%

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 209 mila passeggeri.

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio – Giugno 2023	Gennaio – Giugno 2022	Var % 2023-2022	Gennaio – Giugno 2019	Var % 2023-2019
Catania	317.081	245.548	29,1%	195.535	62,2%
Barcellona	209.246	155.523	34,5%	182.930	14,4%
Palermo	151.158	171.129	(11,7%)	136.298	10,9%
Parigi CDG Madrid	145.454	121.488	19,7%	154.666	(6,0%)
Madrid	132.744	132.952	(0,2%)	148.589	(10,7%)
Tirana	132.041	92.984	42,0%	72.793	81,4%
Londra LHR	126.322	73.593	71,6%	148.288	(14,8%)
Istanbul	116.414	73.846	57,6%	90.814	28,2%
Francoforte	115.511	78.676	46,8%	157.949	(26,9%)
Brindisi	106.790	100.519	6,2%	92.815	15,1%

Traffico passeggeri inclusi transiti

Analizzando le performance dei vettori, Ryanair si conferma essere la prima compagnia sullo scalo con il 53,8% del traffico totale. Al secondo posto vi è Wizz Air, con una quota che è cresciuta dal 5,5% nel 2019 al 7,1% nel 2023 e che, se considerata insieme a Wizz Air Malta Limited, raggiunge ora la quota del 10%. Tra le prime dieci compagnie dello scalo compaiono anche le principali compagnie di linea a conferma, anche nell'attuale contesto macroeconomico e geopolitico in continuo mutamento, dell'ampia e diversificata gamma di vettori che operano sullo scalo di Bologna.

<i>Traffico passeggeri per compagnia</i>	Gennaio – Giugno 2023	<i>% sul totale</i>	Gennaio – Giugno 2022	<i>% sul totale</i>	Gennaio – Giugno 2019	<i>% sul totale</i>	Var % 23-22	Var % 23-19
Ryanair	2.467.633	53,8%	2.237.707	60,8%	2.057.110	46,3%	10,3%	20,0%
Wizz Air	323.486	7,1%	352.422	9,6%	244.787	5,5%	(8,2%)	32,1%
Air France	145.323	3,2%	132.509	3,6%	154.383	3,5%	9,7%	(5,9%)
Wizz Air Malta Limited	137.217	3,0%	0	0,0%	0	0,0%	n.s.	n.s.
British Airways	126.406	2,8%	78.539	2,1%	148.461	3,3%	60,9%	(14,9%)
Turkish Airlines	116.545	2,5%	75.656	2,1%	90.814	2,0%	54,0%	28,3%
Lufthansa	115.428	2,5%	78.410	2,1%	157.883	3,6%	47,2%	(26,9%)
Vueling	113.908	2,5%	73.543	2,0%	89.993	2,0%	54,9%	26,6%
Klm Royal Dutch Airlines	91.577	2,0%	73.850	2,0%	111.692	2,5%	24,0%	(18,0%)
Air Nostrum	86.530	1,9%	70.599	1,9%	77.621	1,7%	22,6%	11,5%
Altri	861.062	18,8%	505.140	13,7%	1.313.721	29,5%	70,5%	(34,5%)
Totale complessivo	4.585.115	100,0%	3.678.375	100,0%	4.446.465	100,0%	24,7%	3,1%

Traffico Merci

(in KG)	Gennaio – Giugno 2023	Gennaio – Giugno 2022	Var % 2023-2022	Gennaio – Giugno 2019	Var % 2023-2019
Merce via aerea di cui	20.874.554	20.506.487	1,8%	19.469.594	7,2%
Merce	20.874.318	20.504.454	1,8%	19.447.901	7,3%
Posta	236	2.033	(88,4%)	21.693	(98,9%)
Merce via superficie	5.028.144	5.882.045	(14,5%)	5.424.056	(7,3%)
Totale	25.902.698	26.388.532	(1,8%)	24.893.650	4,1%

Relativamente al **traffico merci**, nei primi sei mesi del 2023 si registra un livello di traffico cargo e posta a Bologna pari a 25.902.698 Kg, con un decremento dell'1,8% rispetto al 2022. Tale andamento risente di una elevata incertezza sull'intero settore cargo mondiale, derivante dalla difficile situazione internazionale ed economica connessa al perdurare della guerra in Ucraina e dalle recenti tensioni finanziarie.

Se si confronta l'andamento del traffico merci del primo semestre 2023 con lo stesso periodo del 2019, si evidenzia un incremento complessivo del 4,1%.

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. % vs 2019
Ricavi da Passeggeri	26.002	20.754	5.248	25,3%	28.446	-8,6%
Ricavi da Vettori	14.122	12.225	1.897	15,5%	12.429	13,6%
Ricavi da Operatori aeroportuali	1.990	2.264	(274)	-12,1%	1.648	20,8%
Incentivi al traffico	(13.123)	(12.108)	(1.015)	8,4%	(12.471)	5,2%
Ricavi per Servizi di Costruzione	12.595	3.691	8.904	241,2%	5.965	111,1%
Altri Ricavi	858	708	150	21,2%	675	27,1%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	(94)	(2)	(92)	n.s.	(1)	n.s.
Riduzione altri Ricavi a FSC	(7)	0	(7)	n.s.	0	n.s.
Totale Ricavi SBU AVIATION	42.343	27.532	14.811	53,8%	36.691	15,4%

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 – dispongono che le modifiche apportate al sistema o all'ammontare dei diritti aeroportuali siano effettuate con il consenso del gestore aeroportuale da un lato e degli utenti dell'aeroporto dall'altro.

Nel primo semestre 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.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* registrano una crescita del 53,8% rispetto al 2022 e del 15,4% sul 2019. In particolare, per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+25,3% rispetto al 2022 e -8,6% rispetto al 2019): i ricavi da Passeggeri sono correlati all'andamento del traffico passeggeri e delle tariffe, che nel primo semestre 2023 rimangono pressoché invariate rispetto al 2022 (stesse tariffe per il periodo gennaio-maggio; in lieve crescita nel mese di giugno), ma sono in calo rispetto al 2019;
- Ricavi da Vettori (+15,5% rispetto al 2022 e +13,6% rispetto al 2019): i ricavi da Vettori sono correlati all'andamento di movimenti e tonnellaggio e alle relative tariffe tra cui, in particolare, alla tariffa di approdo e decollo, in crescita rispetto al 2019 e tendenzialmente in linea con il 2022, come evidenziato in precedenza;

- Ricavi da Operatori Aeroportuali (-12,1% rispetto al 2022 e +20,8% 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, responsabili della contrazione rispetto al 2022 (movimenti in calo malgrado la crescita dei passeggeri);
- Incentivi: la variazione degli incentivi (+8,4% rispetto al 2022 e +5,2% rispetto al 2019) è legata all'andamento del traffico incentivato;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: l'incremento di questa voce (+241,2% rispetto al 2022 e +111,1% 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 semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. % vs 2019
Retail e Advertising	8.377	6.282	2.095	33,3%	7.333	14,2%
Parcheggi	9.092	6.512	2.580	39,6%	7.970	14,1%
Real Estate	1.513	1.472	41	2,8%	1.215	24,5%
Servizi ai passeggeri	3.531	2.631	900	34,2%	3.002	17,6%
Ricavi per Servizi di Costruzione	466	500	(34)	-6,8%	1.126	-58,6%
Altri Ricavi	1.668	1.342	326	24,3%	1.562	6,8%
Riduzione Ricavi non Aeronautici a FSC	(45)	0	(45)	n.s.	0	n.s.
Riduzione Altri Ricavi a FSC	(1)	0	(1)	n.s.	0	n.s.
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	24.601	18.739	5.862	31,3%	22.208	10,8%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un incremento del 31,3% rispetto al 2022 e del 10,8% 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 (+33,3% rispetto al 2022 e +14,2% rispetto al 2019) è legato principalmente al traffico, come conseguenza dello 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. Le buone performance del Duty Free e del segmento *food & beverage* amplificano l'effetto traffico sia nel confronto con il 2022 che rispetto al 2019. Anche la ripresa del settore dell'advertising contribuisce alla crescita rispetto al 2022, ma rimane ancora al di sotto dei livelli del 2019.

Parcheggi

Anche per il business dei parcheggi ed accessi viari le variazioni dei ricavi (+39,6% rispetto al 2022 e +14,1% 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. L'incremento rispetto al 2022, più contenuto, deriva dalle rivalutazioni dei contratti e da nuovi operatori.

Servizi ai passeggeri

Nel primo semestre 2023 i servizi ai passeggeri vedono una crescita del 34,2% rispetto al 2022 e del 17,6% rispetto al 2019, per effetto sia dei servizi *premium (lounge e servizi accessori)* che degli autonoleggi. Si espone di seguito l'andamento dei singoli business.

Servizi premium

Nel primo semestre del 2023 per questo business si registra un aumento dei ricavi rispetto al 2022 dovuto alla crescita del traffico e della share sui passeggeri in partenza. Malgrado i volumi siano ancora al di sotto di quelli del 2019, a causa della non completa ripresa del traffico business, l'effetto inflattivo sulla tariffa comporta un incremento dei ricavi anche rispetto al 2019.

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 (-6,8% rispetto al 2022 -58,6% 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 (+24,3%) è dovuto principalmente a maggiori attività di manutenzione effettuate sui mezzi degli operatori aeroportuali, a maggiori servizi di sicurezza e al maggior utilizzo dei carrelli per i passeggeri. Ha contribuito in maniera rilevante anche il contributo straordinario a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per energia elettrica e gas naturale acquistati ed effettivamente utilizzati (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) maturato nel primo trimestre 2023, mentre nel 2022 ha trovato applicazione solo a partire dal secondo trimestre.

Rispetto al 2019 (+6,8%) la crescita deriva dai ricavi di vendita del liquido *deicing* aeromobili, in quanto nel primo semestre 2019 non era ancora presente la nuova gestione del liquido, acquistato e gestito da AdB e venduto all'*handler* per lo svolgimento del servizio, dai contributi sopra descritti e dalla maturazione del contributo per il progetto finanziato ITAIR-ISAC, relativo alla creazione di una centrale condivisa di rischi cyber-security in collaborazione con Assaeroporti, in quanto concluso e rendicontato.

2.3 STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO

2.3.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. % vs 2019
Retail e Advertising	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Parcheggi	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Real Estate	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Servizi ai passeggeri	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Ricavi per Servizi di Costruzione	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Altri Ricavi	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 semestre 2022 è dovuta al contributo derivante dal Fondo di compensazione previsto dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178 (c.d. Legge di Bilancio 2021), e attuato con Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, volto alla copertura delle perdite subite a causa della crisi pandemica nel periodo 1° marzo-30 giugno 2020. L'ammontare del contributo spettante al Gruppo a ristoro del danno subito è pari a 21.137 mila Euro, di cui 20.903 mila Euro relativi alla Capogruppo e 234 mila Euro alla controllata TAG Bologna 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 semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	29.033	23.287	5.746	24,7%	30.229	-4,0%
Ricavi per servizi non aeronautici	24.145	18.312	5.833	31,9%	21.075	14,6%
Ricavi per servizi di costruzione	13.061	4.191	8.870	211,6%	7.091	84,2%
Altri ricavi e proventi della gestione	705	21.618	(20.913)	-96,7%	504	39,9%
RICAVI	66.944	67.408	(464)	-0,7%	58.899	13,7%
Materiali di consumo e merci	(1.772)	(1.847)	75	-4,1%	(962)	84,2%
Costi per servizi	(11.913)	(10.018)	(1.895)	18,9%	(10.075)	18,2%
Costi per servizi di costruzione	(12.439)	(3.992)	(8.447)	211,6%	(6.753)	84,2%
Canoni, noleggi e altri costi	(4.912)	(3.625)	(1.287)	35,5%	(4.074)	20,6%
Oneri diversi di gestione	(1.897)	(1.491)	(406)	27,2%	(1.595)	18,9%
Costo del personale	(15.279)	(13.047)	(2.232)	17,1%	(14.950)	2,2%
COSTI	(48.212)	(34.020)	(14.192)	41,7%	(38.409)	25,5%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	18.732	33.388	(14.656)	-43,9%	20.490	-8,6%
Ammortamento diritti di concessione	(4.101)	(3.704)	(397)	10,7%	(3.024)	35,6%
Ammortamento altre attività immateriali	(252)	(184)	(68)	37,0%	(576)	-56,3%
Ammortamento attività materiali	(1.091)	(1.028)	(63)	6,1%	(1.423)	-23,3%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(5.444)	(4.916)	(528)	10,7%	(5.023)	8,4%
Accantonamento rischi su crediti	(538)	(408)	(130)	31,9%	(350)	53,7%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(1.351)	(1.177)	(174)	14,8%	(1.191)	13,4%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(697)	(109)	(588)	539,4%	(208)	235,1%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(2.586)	(1.694)	(892)	52,7%	(1.749)	47,9%
TOTALE COSTI	(56.242)	(40.630)	(15.612)	38,4%	(45.181)	24,5%
RISULTATO OPERATIVO	10.702	26.778	(16.076)	-60,0%	13.718	-22,0%
Proventi finanziari	435	829	(394)	-47,5%	79	450,6%
Oneri finanziari	(1.565)	(644)	(921)	143,0%	(598)	161,7%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	9.572	26.963	(17.391)	-64,5%	13.199	-27,5%
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(2.757)	(1.626)	(1.131)	69,6%	(3.778)	-27,0%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	6.815	25.337	(18.522)	-73,1%	9.421	-27,7%
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	6.815	25.337	(18.522)	-73,1%	9.421	-27,7%

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

Il primo semestre 2023 si chiude con un **utile consolidato di 6,8 milioni di Euro** contro 25,3 milioni al 30 giugno 2022 di cui 21,1 milioni dovuti al contributo derivante dal Fondo di compensazione dei danni subiti a causa Covid-19. Al netto di tale contributo straordinario l'utile del 1° semestre 2022 con cui confrontare il risultato di questo semestre ammonta a 4,2 milioni di Euro e la crescita è quindi del 62%.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente calano dello 0,7% rispetto al 2022 e crescono del 13,7% 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 24,7% rispetto al 2022 per effetto dell'andamento positivo del traffico e calano del 4% rispetto al 2019 a fronte di un calo delle tariffe aeronautiche e in considerazione di un diverso mix di traffico che vede un aumento del segmento low cost;

- i **ricavi per servizi non aeronautici** crescono del 31,9% rispetto al 2022 e del 14,6% rispetto al 2019 per l'andamento delle diverse componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;

- i **ricavi per servizi di costruzione** crescono (+211,6% rispetto al 2022 e +84,2% 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 46,6% 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 41,7% sullo stesso periodo del 2022 e del 25,5% sul 2019.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano una contrazione del 4,1% rispetto al 2022 dovuta al minor acquisto di carburante per aeromobili dell'Aviazione Generale, come conseguenza del calo dei movimenti malgrado la crescita dei passeggeri, compensata in parte da maggiori acquisti di beni di consumo e arredi operativi per il terminal passeggeri; l'aumento dell'84,2% rispetto al 2019 deriva da maggiori acquisti di carburante per aeromobili e di materiale per imballaggio merce ai quali si aggiunge anche un incremento per l'acquisto di liquido de-icing;
- ✓ i **costi per servizi** sono superiori al 2022 (+18,9%) per effetto dell'incremento dei servizi correlati al traffico (servizio PRM e servizio MBL), ma soprattutto dei costi di tutti gli altri servizi quali manutenzioni, utenze, prestazioni professionali e consulenze, pulizie, sviluppo e promozione e assicurazioni; i costi per servizi crescono anche rispetto al 2019 (+18,2%) a causa di maggiori costi per utenze, manutenzioni, servizi di sicurezza, pulizie, prestazioni professionali e consulenze e assicurazioni;
- ✓ l'andamento della voce **canoni, noleggi e altri costi** (+35,5% rispetto al 2022 e +20,6% 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 27,2% rispetto al 2022 e del 18,9% rispetto al 2019 per effetto di maggiori oneri tributari e quote associative azienda, ai quali si aggiunge anche un incremento della stima 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-giugno 2023 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA) di 18,7 milioni di Euro** contro un margine di 33,4 milioni di Euro del 2022, fortemente influenzato del contributo derivante dal Fondo di compensazione, e di 20,5 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 2022.

Gli **ammortamenti** si attestano a 5,4 milioni di Euro contro 4,9 milioni del periodo di confronto; +528 mila Euro legati all'avanzamento del piano investimenti ed alla prossima demolizione dell'impianto di distribuzione del carburante per l'Aviazione Generale, prevista nel secondo semestre 2023, nell'ambito dei lavori di realizzazione del piazzale aeromobili c.d terzo lotto. La crescita evidenziata dagli **accantonamenti** (+892 mila Euro) è dovuta ai maggiori accantonamenti a tutte le voci di fondo e, in prevalenza, agli altri fondi rischi e oneri per la crescita degli interessi di mora sul debito relativo al contributo al servizio antincendio dovuta al rilevante aumento del tasso di interesse legale.

Grazie all'andamento suesposto, il **Risultato Operativo (EBIT)** si attesta a **10,7 milioni di Euro** contro 26,8 milioni del 1° semestre 2022 e, maggiormente significativo come confronto in quanto non impattato dal contributo per danni Covid, 13,7 milioni di Euro del primo semestre 2019 (-22%).

La **gestione finanziaria** chiude con un **saldo negativo di 1,1 milioni di Euro** contro un risultato positivo di 185 mila Euro del semestre di confronto a causa della crescita degli interessi passivi sui mutui e relativi costi accessori (garanzia Sace sui finanziamenti accesi nel 2020 dalla Capogruppo) e i maggiori oneri da attualizzazione dei fondi.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** del primo semestre 2023 si attesta a **9,6 milioni di Euro** contro 27 milioni al 30 giugno 2022 e 13,2 milioni di Euro al 30 giugno 2019.

Le **imposte sul reddito** sono stimate in **2,8 milioni di Euro** contro 1,6 milioni del primo semestre 2022, grazie dalla detassazione del contributo Covid-19, e 3,8 milioni del primo semestre 2019.

Il **risultato netto del periodo**, interamente di competenza del Gruppo, si attesta a un utile di **6,8 milioni di Euro**, in forte recupero rispetto agli esercizi condizionati dalla pandemia ma in contrazione rispetto all'utile netto di 9,4 milioni di Euro del primo semestre 2019 (-27,7%).

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	29.033	23.287	5.746	24,7%	30.229	-4,0%
Ricavi per servizi non aeronautici	24.145	18.312	5.833	31,9%	21.075	14,6%
Altri ricavi e proventi della gestione	677	481	196	40,7%	504	34,3%
RICAVI RETTIFICATI	53.855	42.080	11.775	28,0%	51.808	4,0%
Materiali di consumo e merci	(1.772)	(1.847)	75	-4,1%	(962)	84,2%
Costi per servizi	(11.913)	(10.018)	(1.895)	18,9%	(10.075)	18,2%
Canoni, noleggi e altri costi	(4.912)	(3.625)	(1.287)	35,5%	(4.074)	20,6%
Oneri diversi di gestione	(1.897)	(1.491)	(406)	27,2%	(1.595)	18,9%
Costo del personale	(15.279)	(13.047)	(2.232)	17,1%	(14.950)	2,2%
COSTI RETTIFICATI	(35.773)	(30.028)	(5.745)	19,1%	(31.656)	13,0%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	18.082	12.052	6.030	50,0%	20.152	-10,3%
Ricavi per servizi di costruzione	13.061	4.191	8.870	211,6%	7.091	84,2%
Costi per servizi di costruzione	(12.439)	(3.992)	(8.447)	211,6%	(6.753)	84,2%
Margine Servizi di Costruzione	622	199	423	212,6%	338	84,0%
Ricavi per credito da TV su Fondo di rinnovo	28	0	28	n.s.	0	n.s.
Ricavi per contributo fondo di compensazione L.Bil.2021	0	21.137	(21.137)	n.s.	0	n.s.
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	18.732	33.388	(14.656)	-43,9%	20.490	-8,6%

I **ricavi rettificati** dal margine dei servizi di costruzione evidenziano una crescita del 28% sul primo semestre 2022 e del 4% sul medesimo periodo del 2019 nettato dal contributo del Fondo di compensazione danni Covid. I **costi rettificati** sono in crescita del 19,1% sul 2022 e del 13% sul 2019 determinando un **Margine Operativo Lordo rettificato di 18,1 milioni di Euro** contro 12,1 del 2022 (+50%) ma ancora inferiore ai 20,2 milioni di Euro del 2019 (-10,3%).

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

	1° TRIM 2023	Var % vs 2022	Var % vs 2019	2° TRIM 2023	Var % vs 2022	Var % vs 2019
Traffico Passeggeri	1.803.185	42,0%	-8,1%	2.781.930	15,5%	12,0%
RICAVI RETTIFICATI	21.044	45,8%	-5,1%	29.227	21,7%	8,9%
Ricavi per servizi aeronautici	10.606	43,1%	-13,5%	15.098	21,2%	-1,6%
Ricavi per servizi non aeronautici	10.189	48,5%	5,3%	13.574	21,6%	21,7%
Altri ricavi e proventi della gestione	249	59,6%	5,2%	555	41,1%	56,6%
COSTI RETTIFICATI	(15.736)	24,7%	9,9%	(17.401)	18,5%	13,5%
Costo del personale	(6.926)	20,3%	1,7%	(7.538)	15,7%	1,1%
Altri costi operativi	(8.810)	28,3%	17,2%	(9.863)	20,8%	25,3%
MOL RETTIFICATO	5.308	193,6%	-32,4%	11.826	26,7%	2,7%
EBITDA MARGIN RETTIFICATO	25,2%	n.s.	n.s.	40,5%	n.s.	n.s.

3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

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

in migliaia di Euro	al 30.06.2023	al 30.06.2022	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	18.305	33.267	(14.962)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	8.366	35.168	(26.802)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	732	(4.869)	5.601
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(4.901)	(1.848)	(3.053)
Variazione finale di cassa	4.197	28.451	(24.254)
Disponibilità liquide inizio periodo	27.868	28.215	(347)
Variazione finale di cassa	4.197	28.451	(24.254)
Disponibilità liquide fine periodo	32.065	56.666	(24.601)

Il flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante ha prodotto cassa per 18,3 milioni di Euro contro 33,3 milioni di Euro a giugno 2022.

Al netto dei 21,1 milioni di Euro del contributo del fondo di compensazione dei danni subiti dal Covid-19 rilevato nel 2022, la variazione rispetto allo stesso periodo del semestre precedente risulta positiva per 6,1 milioni di Euro.

I flussi di cassa del capitale circolante del periodo hanno assorbito cassa per 9,9 milioni di Euro a causa di:

- incremento dei crediti commerciali lordi per 9,4 milioni di Euro e degli altri crediti per 7,1 milioni di Euro legato alla crescita dei volumi di traffico che impatta sia sui crediti commerciali che sui crediti per addizionale e Iresa alla voce “altri crediti”;
- uscite per pagamento interessi e utilizzo dei fondi per 1,9 milioni di Euro, oltre ad uscite per pagamento imposte per 2,4 milioni di Euro.

Dal lato delle fonti si rileva l’incremento dei debiti commerciali per 1,9 milioni di Euro e degli “altri debiti” per 9 milioni di Euro prevalentemente per la crescita dei debiti sempre per addizionale e Iresa e per canone di concessione aeroportuale.

Per effetto di quanto sopra il **flusso di cassa delle attività operative** al netto delle variazioni del capitale circolante risulta positivo per **8,4 milioni di Euro** contro un flusso di cassa positivo di 35,2 milioni del 2022.

Il flusso di cassa positivo delle **attività di investimento** per 732 mila Euro è determinato:

- dalla generazione di risorse per 15 milioni di Euro per l’incasso dei time deposit scaduti;
- dall’assorbimento di risorse generato dalle **attività di investimento** in immobilizzazioni materiali e immateriali, prevalentemente diritti di concessione per **14,3 milioni di Euro** contro 4,9 milioni nel periodo di confronto.

Il flusso di cassa generato dall’attività di finanziamento è stato negativo per **4,9 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 4,2 milioni di Euro.

Di seguito il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo al 30 giugno 2023 a confronto con il 31 dicembre 2022 e con il 30 giugno 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 semestre chiuso al 30.06.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione 30.06.2023 31.12.2022	Variazione 30.06.2023 30.06.2022
A Disponibilità liquide	32.065	27.868	56.666	4.197	(24.601)
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	0	0	0	0
C Altre attività finanziarie correnti	30.342	45.058	0	(14.716)	30.342
D Liquidità (A+B+C)	62.407	72.926	56.666	(10.519)	5.741
E Debito finanziario corrente	(2.174)	(2.819)	(2.137)	645	(37)
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(20.617)	(14.976)	(9.316)	(5.641)	(11.301)
G Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(22.791)	(17.795)	(11.453)	(4.996)	(11.338)
H Posizione finanziaria corrente netta (G - D)	39.616	55.131	45.213	(15.515)	(5.597)
I Debito finanziario non corrente	(37.314)	(47.605)	(57.920)	10.291	20.606
J Strumenti di debito	0	0	0	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(269)	(521)	(776)	252	507
L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(37.583)	(48.126)	(58.696)	10.543	21.113
M Totale posizione finanziaria netta (H + L)	2.033	7.005	(13.483)	(4.972)	15.516

La Posizione Finanziaria Netta del Gruppo al 30 giugno 2023 è pari a **2 milioni di Euro** contro 7 milioni di Euro al 31 dicembre 2022 e -13,5 milioni al 30 giugno 2022.

Rispetto 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, positivo per 8,4 milioni di Euro
- al cash flow negativo delle attività di investimento e finanziamento per 19,2 milioni di Euro.
- al flusso di cassa positivo generato dalla scadenza dei *time deposit* per 15 milioni di Euro

Dal lato dei debiti non si rilevano significative differenze nei periodi in esame; la movimentazione è dovuta prevalentemente ai pagamenti delle rate dei mutui in scadenza.

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

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

IMPIEGHI	al 30.06.2023	al 31.12.2022	al 30.06.2022	Variazione 30.06.2023 31.12.2022	Variazione 30.06.2023 30.06.2022
-Crediti commerciali	21.444	12.672	17.319	8.772	4.125
-Crediti tributari	404	387	153	17	251
- Altri Crediti	11.829	4.775	8.072	7.054	3.757
-Rimanenze di magazzino	950	912	904	38	46
Subtotale	34.627	18.746	26.448	15.881	8.179
-Debiti commerciali	(26.778)	(24.869)	(17.002)	(1.909)	(9.776)
-Debiti tributari	(2.013)	(2.923)	(2.396)	910	383
-Altri debiti	(41.828)	(32.256)	(32.513)	(9.572)	(9.315)
Subtotale	(70.619)	(60.048)	(51.911)	(10.571)	(18.708)
Capitale circolante netto operativo	(35.992)	(41.302)	(25.463)	5.310	(10.529)
Immobilizzazioni	229.852	220.367	216.111	9.485	13.741
-Imposte differite attive	8.330	10.002	11.959	(1.672)	(3.629)
-Altre attività non correnti	13.948	13.869	13.568	79	380
Totale immobilizzazioni	252.130	244.238	241.638	7.892	10.492
- Fondi rischi, oneri e TFR	(19.145)	(17.673)	(16.475)	(1.472)	(2.670)
- Fondo imposte differite	(2.785)	(2.843)	(2.741)	58	(44)
-Altre passività non correnti	(102)	(115)	(55)	13	(47)
Subtotale	(22.032)	(20.631)	(19.271)	(1.401)	(2.761)
Capitale fisso operativo	230.098	223.607	222.367	6.491	7.731
Totale Impieghi	194.106	182.305	196.904	11.801	(2.798)

FONTI	al 30.06.2023	al 31.12.2022	al 30.06.2022	Variazione 30.06.2023 31.12.2022	Variazione 30.06.2023 30.06.2022
Posizione finanziaria netta	2.033	7.005	(13.483)	(4.972)	15.516
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(99.010)	(67.887)	(67.770)	(31.123)	(31.240)
-Risultato dell'esercizio	(6.815)	(31.109)	(25.337)	24.294	18.522
Patrimonio Netto di Gruppo	(196.139)	(189.310)	(183.421)	(6.829)	(12.718)
-Patrimonio Netto di terzi	0	0	0	0	0
Totale Patrimonio Netto	(196.139)	(189.310)	(183.421)	(6.829)	(12.718)
Totale fonti	(194.106)	(182.305)	(196.904)	(11.801)	2.798

Il **capitale investito netto** al 30 giugno 2023 è pari a **194,1 milioni di Euro** in aumento di 11,8 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2022 principalmente per la crescita degli investimenti prevalentemente in diritti di concessione - il capitale fisso aumenta di 8 milioni di Euro attestandosi a 252,1 milioni di Euro contro i 244,2 milioni del 31 dicembre 2022 - oltre alle variazioni del capitale circolante netto che passa da -41,3 a -36 milioni di Euro per effetto della crescita dei crediti superiore all'aumento dei debiti.

Sul lato delle fonti, si registra al 30 giugno 2023 una posizione finanziaria netta di 2 milioni di Euro contro 7 milioni al 31 dicembre 2022, mentre il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo**, pari a **196,1 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 30 giugno 2023.

3.5 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI: GLI INVESTIMENTI

Lo sviluppo delle infrastrutture e, in generale, la realizzazione degli investimenti programmati nel corso del primo semestre 2023 è proseguito con progetti chiave nei vari ambiti *airside*, terminal e *landside*, in linea con quanto approvato all'interno del "Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016-30" e con i contenuti del "Piano per lo sviluppo funzionale e sostenibile dell'area terminal 2022-2026". Quest'ultimo, approvato da ENAC a maggio 2023, include alcuni interventi sul terminal passeggeri necessari a supportare la ripresa del traffico, i quali vedranno la realizzazione nel breve periodo.

L'ammontare complessivo degli **investimenti** realizzati al 30 giugno 2023 è pari a **12,8 milioni di Euro** di cui:

- 9,9 milioni di Euro relativi ad investimenti di natura infrastrutturale e di compensazione ambientale,
- 2,9 milioni di Euro relativi ad investimenti destinati alla sostenibilità, innovazione, qualità e operatività aeroportuale.

Di seguito si riporta l'avvio/avanzamento degli interventi nel primo semestre 2023:

- **Airside:** è quasi giunta al termine la realizzazione del nuovo piazzale (c.d. terzo lotto) per incrementare la capacità di parcheggio aeromobili dello scalo. I lavori comprendono la realizzazione degli AVL (Aiuti Visivi Luminosi), torri faro e impianti di videosorveglianza collegati e la realizzazione di un nuovo impianto carburante in sostituzione dell'attuale impianto carburante per voli di Aviazione Generale che sarà demolito nel corso del secondo semestre 2023 in quanto opera interferente con il nuovo piazzale. Sempre in ambito *airside*, si segnala il completamento dei lavori di realizzazione di un nuovo impianto di laminazione delle acque di dilavamento dell'aeroporto in sostituzione dell'esistente bacino denominato Cava Olmi; da completarsi il prossimo anno la riqualifica dell'area su cui insiste l'attuale bacino.
- **Terminal:** sono stati portati avanti i lavori di "Riconfigurazione Sala Partenze Schengen" e avviati con un nuovo appaltatore i lavori dell'intervento "Riqualificazione area security e controllo passaporti" che erano stati sospesi nel corso del 2022, a seguito di risoluzione contrattuale per grave inadempimento del precedente appaltatore. È stato pubblicato, inoltre, il bando di gara per l'affidamento delle attività di re-ingegnerizzazione del progetto esecutivo dell'intervento di Ampliamento Terminal.

- **Landside:** l'intervento di realizzazione della **nuova viabilità est** per l'uscita diretta dei mezzi dal sedime è stato concluso e sono stati avviati i lavori di tracciamento delle aree e rilievo delle interferenze della pista ciclabile. Procedono i lavori di riqualifica e adeguamento degli spazi posti all'esterno del terminal passeggeri al piano primo (**Riconfigurazione del curbside**) e i lavori per la **rifunzionalizzazione dell'area cargo** con l'obiettivo di incrementare la capacità di stoccaggio dell'infrastruttura cargo, riorganizzando gli spazi interni e massimizzando le aree per il deposito della merce *import* ed *export*. Nel mese di luglio, infine, è stato affidato l'appalto lavori per la realizzazione del **nuovo parcheggio multipiano** ed è stato inviato ad ENAC per il rilascio dell'approvazione il primo livello progettuale inerente gli **interventi di sviluppo della viabilità fronte terminal**.
- **Interventi di compensazione ambientale:** si segnala il completamento delle attività di esproprio relative alle 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 Marconi compensando gli impatti ambientali legati alle operazioni aeroportuali. I lavori inerenti la realizzazione della fascia boscata sono stati avviati e la fase di piantumazione è prevista in autunno.

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:

- Interventi di efficientamento energetico per l'illuminazione, realizzazione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici, impianto di recupero acque piovane per la raccolta di pluviali da convogliare a una nuova vasca prefabbricata interrata destinata al riutilizzo per usi compatibili, nuove auto elettriche per il rinnovo parco mezzi;
- realizzazione di due impianti fotovoltaici mediante pannelli installati in copertura sull'edificio BHS e del Terminal;
- completamento della progettazione di fattibilità tecnico economica di un importante impianto fotovoltaico a nord della pista di volo;
- realizzazione di alcuni interventi sugli impianti tecnologici, in particolare: il completamento della seconda torre evaporativa a servizio dei *chiller* di condizionamento del Terminal, il condizionamento dei moli di imbarco, nuovi Gruppi elettrogeni presso il Terminal Merci;
- installazione della nuova segnaletica dinamica all'ingresso dell'aeroporto;
- nuova macchina radiogena "*dual view*" per il controllo delle merci in adeguamento alla normativa vigente;
- realizzazione della nuova bussola nei pressi dell'area MBL per migliorare la gestione dei flussi passeggeri e consentire un ingresso dedicato per l'accesso al *People Mover*;
- interventi vari di *information technology*.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli **interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali** e degli impianti al 30 Giugno 2023 è pari a circa **1 milione di Euro**, di cui 330 mila di Euro per interventi su impianti (i.e. monitor di informativa al pubblico, ascensori, porte automatiche e portoni, gruppi di continuità, impianto *de-icing*) e 602 mila di Euro per interventi *landside* destinati al mantenimento dell'operatività (riqualifica strada di accesso all'area courier, riqualifica *toilettes* aerostazione).

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Var. ass. VS 2022	Var. % VS 2022	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio Equivalenti Full Time	472	429	43	10%	489	-17	-3%
Dirigenti	8	8	0	0%	10	(2)	-16%
Quadri	40	35	5	14%	32	8	26%
Impiegati	332	303	29	10%	349	(17)	-5%
Operai	92	83	9	11%	98	(6)	-6%

	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Var. ass. VS 2022	Var. % VS 2022	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio	520	472	48	10%	541	-21	-4%
Dirigenti	8	8	0	0%	9	(1)	-11%
Quadri	40	35	5	14%	32	8	25%
Impiegati	375	343	32	9%	398	(23)	-6%
Operai	97	86	11	13%	102	(5)	-5%

Fonte: Elaborazione della Società

Le variazioni dell'organico (+ 43 FTE rispetto al 2022 e -17 FTE rispetto al 2019) riguardano quasi esclusivamente il personale operativo e sono quindi legate all'andamento del traffico nei tre semestri in esame.

Il costo

	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. ass. vs 2019	Var. % vs 2019
Costo del Lavoro	15.279	13.047	2.232	17,1%	14.950	329	2,2%

Il costo del personale del 1° semestre del 2023 si incrementa del 17,1% 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, missioni e oneri di utilità sociale.

Malgrado il calo di organico il costo del personale si incrementa del 2,2% anche rispetto al 2019 principalmente per gli aumenti salariali legati al rinnovo del CCNL corrisposti a tranche 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 attualmente 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 emergenze aggressioni introdotta nel 2022, con momenti di presentazione e divulgazione anche istituzionali, in collaborazione col sindacato europeo dei trasporti ETF, nei confronti di ACI Europe. Ciò ha portato alla realizzazione e pubblicazione di un compendium da parte di ETF 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.

Nel mese di luglio sono stati siglati gli accordi per il Premio di Risultato 2023 e il Piano Welfare 2023.

LA FORMAZIONE DEL PERSONALE

Nel primo semestre 2023 si sono tenuti due importanti percorsi formativi manageriali, entrambi finanziati:

- “*Eng-Agement*”, Personal & Team Development, con la modalità del teatro di improvvisazione, per potenziare il self-management, rafforzando la percezione di sé e l'autostima, e facilitare la relazione e interazione reciproca alimentando la fiducia;
- “Parità di Genere e *Empowerment*”, un percorso volto a migliorare e implementare l'inclusione, la parità di genere e la comunicazione sociale, ponendo l'attenzione a diminuire la *gender diversity* in coerenza con la visione e i valori aziendali.

In evidenza anche altri tre corsi manageriali:

- il percorso finanziato “*SDG Action Manager*” rivolto a 15 colleghi che fanno parte dei comitati di sostenibilità/parità di genere per formarli e certificarli (Accredia) in ambito *Sustainability*;
- il corso “Leadership e cultura dell'errore” rivolto ai dirigenti per allenare l'esercizio della leadership in contesti complessi e incerti;
- il corso finanziato “*Presentation Design Tools – oltre il power point*”, rivolto al gruppo dei “giovani” con l'obiettivo di insegnare a presentare dati e informazioni in maniera efficace e coinvolgente, creando contenuti *visual* che migliorino la *user experience* del pubblico al quale sono rivolti.

Nel primo semestre 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 informazioni e parcheggi, per migliorare l'accoglienza, 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 sempre più frequenti.

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 online.

I corsi di aggiornamento per il personale security a partire dal 2023 vengono erogati internamente da istruttore del Training Center certificato Enac che oltre all'aggiornamento annuale dei colleghi, eroga la formazione iniziale dei nuovi aspiranti addetti security in preparazione dell'esame Enac. Nella prima metà del 2023 sono stati formati 7 gruppi di neo aspiranti addetti security, con una media di 10 persone per gruppo.

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 30 giugno 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 semestre 2023 FFM ha gestito 11.940.998 Kg di merce evidenziando una crescita del traffico servito del 31% rispetto al semestre dell'anno precedente. La crescita è stata determinata dall'aumento del 7% del traffico via aerea e, in misura maggiore, dal contributo del traffico via superficie (+43%).

A fronte della ripresa del traffico descritta, FFM ha registrato un volume di ricavi in crescita del 18% e del 17% dei costi della gestione caratteristica dovuto:

- ai maggiori costi per servizi di vigilanza, servizi doganali e altre prestazioni di terzi connesse alla maggior operatività (18%);
- all'aumento del costo del personale anche per il distacco di due risorse non presenti nel primo semestre 2022 (+14%).

Per effetto dei fattori suesposti il margine operativo lordo (EBITDA) evidenzia una crescita del 22% passando da 270 mila Euro del primo semestre 2022 ai 330 mila del primo semestre 2023, in linea con la crescita del risultato operativo caratteristico (EBIT) passato da 257 mila Euro a 311 mila Euro per effetto della sostanziale stabilità ed esiguità delle voci ammortamenti e accantonamenti. Il risultato del periodo, infine, si attesta a 235 mila Euro contro 197 mila del primo semestre 2022 (+19%).

Si rimanda, infine, al capitolo contenziosi della Relazione della Gestione 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 30 giugno 2023 operava con 17 dipendenti (16 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 semestre 2023 l'Aviazione Generale in Italia ha avuto una riduzione dei movimenti aeromobili del 3,3% rispetto al 2022 e una crescita del traffico passeggeri del 4% (Fonte Assaeroporti). In questo contesto il traffico servito da TAG ha evidenziato una riduzione del 2,2% in termini di movimenti, ma una crescita dell'1,3% in termini di tonnellaggio e del 3% in termini di passeggeri.

Nonostante il buon andamento del traffico, i ricavi complessivi del periodo sono inferiori rispetto ai valori del primo semestre 2022 (-16%) a causa della minor vendita di carburante per aeromobili e l'assenza del contributo Covid di cui alla legge di Bilancio 2021 registrato nel periodo di confronto per circa 234 mila Euro. I costi operativi calano dell'11% principalmente per il minor acquisto di carburante determinando un margine operativo lordo di 616 mila Euro (-4% sul MOL del primo semestre 2022 rettificato del contributo Covid) e un risultato di periodo di 87 mila Euro (-76% sull'utile al 30 giugno 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 SOSTENIBILITA'

Nel primo semestre 2023, in continuità con le attività avviate negli anni precedenti, il Gruppo ha continuato a porre attenzione a tutte le principali tematiche di sostenibilità, portando avanti oltre 60 progetti. Le iniziative hanno l'obiettivo di monitorare e ridurre l'impatto delle attività aeroportuali sull'ambiente circostante, mettendo in campo azioni di efficientamento energetico, investendo sulla mobilità sostenibile e sulle energie rinnovabili, prendendosi cura dei propri dipendenti e del territorio e impegnandosi su un modello di business e una filiera sempre più orientati alle tematiche ESG.

Nel primo semestre 2023, AdB ha portato avanti specifiche opere di compensazione ambientale già previste dall'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto, sottoscritto nel 2015 con gli Enti territoriali ed aggiornato a gennaio 2020. In particolare, sono stati avviati i lavori per la realizzazione di una ampia fascia boscata a nord dell'aeroporto (inclusiva di un percorso ciclabile fruibile dalla collettività) di estensione pari a 40 ettari. Prosegue anche la progettazione di un percorso ciclabile di collegamento fra il polo aeroportuale e gli abitanti di Bologna e Lippo di Calderara di Reno.

Nell'ambito della decarbonizzazione, Aeroporto di Bologna aderisce al *framework* internazionale *Airport Carbon Accreditation* con l'obiettivo di azzerare le emissioni dirette dello scalo entro il 2050. Su questo importante tema AdB ha dichiarato formale impegno a raggiungere il Net Zero carbon, ovvero l'azzeramento delle emissioni assolute dirette e indirette di CO₂, entro il 2030. Nel primo semestre 2023 lo scalo ha completato la progettazione di fattibilità tecnico economica di un grande impianto fotovoltaico a nord della pista per incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili ed ha avviato i lavori per due impianti fotovoltaici, di cui uno sul terminal e uno sul coperto del BHS.

Sempre in ambito ambientale e in particolare in ambito lotta al cambiamento climatico, il Gruppo ha avviato un'analisi del rischio per diversi pericoli climatici, con l'obiettivo di supportare l'identificazione di strategie di adattamento specifiche per gli asset più vulnerabili al cambiamento climatico.

Sempre nel primo semestre 2023, AdB ha portato avanti diversi progetti con l'obiettivo di valorizzare e sostenere le proprie persone, agendo in sinergia con i principali enti territoriali. In primis, Aeroporto di Bologna ha impiegato le risorse derivanti dall'aggiudicazione del Bando #Conciliamo, promosso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, per progetti di conciliazione vita-lavoro, welfare e mobilità sostenibile. In aggiunta, la società ha portato avanti con successo il primo corso in Italia per certificare 15 dipendenti come SDG ACTION MANAGER secondo la prassi UNI/PdR 109.1:2021.

Il Gruppo è attivo, anche tramite la partecipazione a panel e gruppi di lavoro a livello locale ed europeo, sulle tematiche legate alla tassonomia europea e continua a lavorare sulle tematiche del *procurement* sostenibile.

4.2 LA QUALITA'

La prima metà dell'anno ha evidenziato buoni livelli di qualità del servizio ed una elevata soddisfazione del passeggero. Lato qualità percepita, la soddisfazione si è attestata generalmente oltre il 90%. La pulizia del terminal e delle *toilettes* ha mantenuto livelli di soddisfazione molto elevate, beneficiando dei lavori eseguiti su alcuni dei principali blocchi bagno del terminal.

Laddove le rilevazioni hanno evidenziato livelli più bassi, il Gruppo ha attivato analisi e azioni correttive.

I tempi di attesa sono calati rispetto al 2022 ed hanno mantenuto un andamento costante, senza picchi, per tutto il semestre. L'unica eccezione è il tempo di attesa ai passaporti che è leggermente aumentato. Per i controlli di sicurezza, servizio in gestione diretta, il Gruppo ha avviato fin da inizio anno una campagna di assunzioni importante per garantire un miglior servizio.

INDICATORI	Gen-Giu 2023	Gen-Giu 2022
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilettes	98,0%	96,2%
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni	88,3%	76,2%
Percezione complessiva su efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico	99,8%	99,3%
Percezione su chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica interna	99,4%	99,4%
Tempo di attesa al check-in	19'49"	20'14"
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	7'40"	9'50"
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in partenza prenotati	9'16"	9'59"
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in arrivo prenotati	6'12"	6'37"
Tempi di riconsegna del primo bagaglio	26'59"	24'59"
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio	33'59"	31'59"
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	6'33"	7'18"

5 IL QUADRO NORMATIVO

5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E DINAMICA TARIFFARIA PER IL PERIODO 2023-2026

Ricordandosi che il Contratto di Programma del periodo 2020-2023 non è stato formalizzato per iscritto – comunque dandosi atto, rispettivamente, dell’adempimento in buona fede da parte di AdB degli impegni correlati, necessariamente con interpretazione coerente all’insorgenza dell’evento pandemico fortemente impattante, in termini negativi, sul gestore e concessionario aeroportuale e della piena attuazione, da parte di ENAC, dei monitoraggi di competenza, si conferma che risulta prossima la conclusione dell’istruttoria preordinata alla stipula del “Contratto di programma” ENAC-AdB 2023-2026

Riguardo, indi, alle tariffe inerenti il periodo quadriennale 2023-2026, si rammenta che 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 in tale deliberazione sono state, quindi, recepite integralmente dal gestore e, successivamente, in data 13 luglio 2023 ART ha adottato delibera di conformità definitiva.

Le nuove tariffe inerenti all’annualità 2023 saranno valide ed efficaci con decorrenza dal 01 settembre 2023.

In relazione alle deliberazioni dell’Authority sopradette ed agli atti procedimentali presupposti è stato proposto di recente ricorso al Presidente della Repubblica da parte dei cd. couriers-vettori DHL, Fedex e UPS. La Capogruppo ha già individuato il legale e le argomentazioni principali per la difesa degli atti procedimentali di cui le ricorrenti chiedono annullamento. Si darà informativa dell’andamento del contenzioso nelle successive relazioni riferite all’andamento della gestione.

5.2 FONDO ANTINCENDI

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

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

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

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

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

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

Tale pronuncia risulta attualmente impugnata in Cassazione dalle Amministrazioni e dall'Avvocatura di Stato. L'udienza di trattazione in pubblica udienza si è svolta il giorno 11 maggio 2023 e la relativa sentenza rappresenta un essenziale tassello per confermare l'orientamento giurisprudenziale che si era affermato in materia e che nel corso del 2023, ha registrato le prime – dopo anni di pronunciamenti univoci – decisioni distornanti da parte della Corte di giustizia tributaria di primo grado di Roma.

Per quanto di diretto interesse della Capogruppo si segnala, difatti, che in data 8 febbraio 2022, AdB ha ottenuto dopo lunghi anni di contenzioso in sede civile, una sentenza del Tribunale Civile di Roma, la n. 2012 del 2022, che acclarava la giurisdizione del Giudice tributario, innanzi al quale a dicembre 2022 è stata riassunta la controversia, con riferimento alle specifiche annualità oggetto di richiesta, stante la peculiarità del ricorso presentato. Il 2 maggio 2023 – con decisione assolutamente contro-corrente ed inaspettata, sebbene il valore economico ingentissimo del complessivo contenzioso e la valenza politica assunta dal medesimo a livello nazionale siano note – la Corte di Giustizia Tributaria di Roma ha respinto il ricorso presentato da AdB e quelli presentati da altre 14 società aeroportuali nazionali, riuniti in un unico procedimento. Restano pendenti altri procedimenti ed assume rilevantissima importanza il disposto della pronuncia della Cassazione da ultimo, sopra menzionato.

Si rimanda per ulteriori approfondimenti 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.

In data 31 luglio 2023 la Commissione Europea ha adottato, in via definitiva, il Regolamento delegato che contiene una prima serie di principi per la rendicontazione di sostenibilità emanati dall'EFRAG (European Financial Reporting Advisory Group) e denominati ESRS (European Sustainability Reporting Standards) che le imprese dovranno utilizzare per effettuare la loro rendicontazione di sostenibilità in conformità alla nuova direttiva CSRD.

5.5 PRIVACY COMPLIANCE

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

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

5.6 ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA

Con provvedimento del Ministro dello Sviluppo Economico del 2 maggio 2017, pubblicato sulla G.U. 6 maggio 2017, n. 104, Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. è stata ammessa con effetto immediato alla procedura di amministrazione straordinaria. Il tribunale di Civitavecchia ha dichiarato l'insolvenza di Alitalia in amministrazione straordinaria ("Alitalia SAI in as") con sentenza dell'11 maggio 2017.

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

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

In relazione alla situazione debitoria maturata da Alitalia SAI in a.s. dal 2 maggio 2017 e tenuto conto che il vettore ha cessato l'attività volativa il 14 ottobre 2021 mantenendo sullo scalo di Bologna solo l'attività manutentiva, al 30 giugno 2023 l'esposizione è pari a circa 1 milione di Euro dei quali 0,4 milioni costituiti da crediti non commerciali, prevalentemente a titolo di addizionale comunale ai diritti di imbarco. Tenuto conto che la Commissione Europea ha ritenuto illegittima la misura inerente il prestito di 900 milioni di Euro erogato nel 2017 dallo Stato Italiano ad Alitalia ai sensi della normativa sugli aiuti di stato e che risulta ancora in corso la valutazione dell'ulteriore misura di 400 milioni di Euro prestati nel 2019, il credito commerciale verso il vettore maturato dal 2 maggio 2017, pari a circa 0,6 milioni di Euro, è stato interamente svalutato.

Ad aggiornamento della posizione in contenzioso si informa che in data 3 agosto 2022 è stata depositata, per diligente gestione della medesima, ulteriore domanda di ammissione al fallimento per i crediti prededucibili maturati dal 3 maggio 2017 sino al 14 ottobre 2021 per circa un milione di Euro; tale importo comprende anche le somme dovute quale addizionali comunali, e quindi di competenza di INPS e altri enti. La presentazione di tale ulteriore domanda di ammissione è stata effettuata anche al fine di poter dimostrare a tali enti di aver posto in essere tutte le azioni di propria competenza per la riscossione del loro credito, seppur con consapevolezza di una ridotta possibilità di effettivo e soddisfacente recupero. In data 6 febbraio 2023 è giunta la comunicazione di esecutività dello stato passivo.

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

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

Il decreto, in particolare, prevede che:

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

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

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

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

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

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

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

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

6 IL CONTENZIOSO

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

6.1 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 evidenzia come le Amministrazioni controparti non abbiano messo in esecuzione la pronuncia in parola.

Si attende, difatti, al pari di tutte le Parti e gli Enti di Stato coinvolti in questo rilevante ed annoso contenzioso, la pronuncia della Suprema Corte di Cassazione (si è svolta l'11 maggio 2023 la relativa udienza pubblica) nell'ambito di un procedimento giurisdizionale di significativo rilievo per la definizione dei principi giuridici riguardanti la materia.

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

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

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

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

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

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

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

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

La linea processuale seguita e le argomentazioni presentate sono state attuate e ribadite anche per l'opposizione giudiziale di un ulteriore analogo atto di classamento notificato dall'Agenzia delle Entrate Direzione Provinciale di Bologna - Ufficio Provinciale del Territorio Area Servizi Catastali e Cartografici.

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

6.3 Revocatoria Alitalia

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

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

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

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

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

La Capogruppo ha provveduto a notificare in data 27 gennaio 2021 un ricorso al TAR Emilia-Romagna per l'annullamento del Decreto 3 aprile 2020, adottato dal Direttore Generale del Dipartimento delle Finanze del Ministero dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato in G.U.R.I. – Serie Generale n. 297 del 30 novembre 2020 e avente ad oggetto: "Retrocessione al demanio dello Stato dei beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV e successiva riassegnazione ad ENAC, ai sensi del combinato disposto degli articoli 692 e 693 del Codice della Navigazione, per il successivo affidamento in concessione al gestore aeroportuale"; nonché della nota ENAC prot. n. 114427 del 7 ottobre 2019 e di ogni atto presupposto, consequenziale e/o connesso al sopra richiamato decreto interministeriale. Il ricorso è stato iscritto a ruolo ed ha assunto n. RG. 98/2021. Nelle more del contenzioso amministrativo, le Società di gestione, di concerto con ENAC, ed in contraddittorio con ENAV, hanno condotto una ricognizione dei beni e degli impianti aeroportuali oggetto di retrocessione. Provvedendo alla consegna di una serie di manufatti, differenti dai ben AVL, insistenti sul sedime, con eventuale utilizzo *pro-tempore* da parte di AdB per motivi operativi urgenti, ma destinati alla riduzione in pristino, conformemente al piano di sviluppo aeroportuale, senza che la consegna dei medesimi beni, mediante verbale di consegna trilaterale ed assegnazione ad ENAC prima della contestuale consegna ad AdB rappresenti acquiescenza, rispetto ai diritti fatti valere con i contenziosi in corso. E' stata formalizzata nel febbraio 2022, da parte degli aeroporti italiani, un'apposita istanza ad ENAC nell'ambito della quale viene evidenziato lo stato di obsolescenza della maggior parte di tali cespiti, la carenza di manutenzione specifica e stigmatizzato il problema futuro di una gestione necessariamente condivisa – Aeroporti/ENAV – degli impianti AVL, nonché le potenziali ricadute negative tariffarie per utenza e gestori, in ragione della permanenza delle tariffe richieste da ENAV che andrebbero a sommarsi, indebitamente, ai diritti aeroportuali di relativa spettanza dei gestori.

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

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

6.5 Contenzioso doganale FFM

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

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

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

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

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

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

Non è stata ancora fissata l'udienza del grado di appello, mentre risulta fissata per il 9 ottobre 2023, la prima udienza innanzi la Corte di giustizia tributaria di primo grado del procedimento avente ad oggetto l'avviso n. 37736, iscritto a ruolo per primo con il numero RG 969/2022. Il giudizio avente ad oggetto l'avviso 37738 è stato iscritto in un secondo momento al numero RG 171/2023, in quanto -atteso il valore- è prima stato necessario esperire la procedura amministrativa del ricorso/reclamo di cui all'art. 17 bis D.lgs. 546/1992. Non risulta ancora fissata la relativa udienza in primo grado.

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

6.6 Contratto d'appalto – risoluzione in danno

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

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

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

La Capogruppo, riguardo il contenzioso principale attivato da un appaltatore con citazione avanti il Tribunale di Bologna (RG 10935/2022) tramite i propri legali, ha predisposto comparsa di costituzione con chiamata in causa di Progettista e Direzione dei lavori ed allo stato, il rischio di soccombenza viene confermato come possibile, con riserva di ulteriore rivalutazione della posizione in corso di causa e salvo un maggior rischio sussistente rispetto a quanto infra, anche valutata la complessità e l'alea del contenzioso che è avviato alle sue prime fasi di confronto giudiziale con udienza per tentativo di conciliazione fissata al 20 settembre 2023.

6.7 Contenzioso in materia fondiaria – TAR EMILIA ROMAGNA

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

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

7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Rischi relativi alla pandemia Covid-19

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, a livello globale, 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 World, la completa ripresa del traffico aereo è attesa già nel 2024 e non più nel 2025, guidata principalmente dal turismo domestico (previsto in recupero già dai primi mesi del 2024), nonostante l'instabilità del contesto geopolitico, oltre alla variabilità di quello macroeconomico che impatta l'anno in corso (*Fonte: ACI World, 13th Advisory Bulletin on the impact of COVID-19 on the airport business— and the path to recovery, Giugno 2023*).

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 30 giugno 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 30 giugno 2023 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 50% (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 un'analisi di vulnerabilità ai cambiamenti climatici per: (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 30 giugno 2023, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 53,8%.

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 30 giugno 2023 – per 216 milioni di Euro – il Gruppo ha aggiornato le proiezioni suddette sulla base delle previsioni di traffico, ricavi, costi e investimenti aggiornate a tale data riferite all'esercizio in corso oltre che in base ai principali elementi nuovi non inclusi nell'impairment al 31 dicembre 2022 e anche da quest'ultima proiezione non sono emersi indicatori di *impairment*. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo relativo alle attività immateriali della nota integrativa.

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.

Rischi legati al superamento dei limiti di zonizzazione del rumore aeroportuale, con conseguente limitazione della crescita del traffico aereo

Nel 2022 l'impronta acustica LVA è risultata prossima ai limiti di zonizzazione acustica aeroportuale, con il traffico notturno che, pur rappresentando circa il 10% del traffico complessivo, contribuisce per il 40% all'estensione superficiale dell'impronta acustica stessa. Nel 2023 l'ulteriore incremento del traffico rispetto al 2022 potrebbe portare al superamento di tali limiti, determinando un obbligo per AdB di predisporre il Piano di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi della legge n. 447 del 1995, oltre a ricevere una disposizione, da parte dell'Autorità, di sospensione della crescita del traffico aereo.

Il 13 giugno 2023 AdB, in esito alla riunione in sede ministeriale in materia di operatività volativa notturna, ha rivisto, a partire dal mese di giugno, le proprie procedure notturne di atterraggio e decollo, progettate e gestite da ENAV s.p.a., tali da ulteriormente diminuire gli impatti di sorvolo sulla città di Bologna. In particolare, per tutta la stagione estiva 2023 e fino alla fine del mese di ottobre 2023, nella fascia oraria notturna (23.00-06.00) le procedure operative da parte di ENAV, sia in decollo sia in atterraggio, eviteranno il sorvolo dei quartieri cittadini, salvo necessità imprescindibili legate alla sicurezza e *safety* delle operazioni, mantenendo sostanzialmente inalterata la pianificazione estiva dei voli passeggeri e merci già schedulati per l'intera stagione. Sono state inoltre confermate, in sede ministeriale, ulteriori misure che consisteranno nell'utilizzo, da parte degli aeromobili in decollo, di una virata anticipata rispetto alle attuali procedure di salita e che si stima determineranno una ulteriore significativa riduzione delle aree abitate sorvolate, con importanti complessivi benefici in termini di impronta acustica.

AdB, infine, ha confermato un impegno a istituire un fondo pluriennale a supporto di interventi di insonorizzazione degli edifici residenziali maggiormente esposti all'impatto acustico delle operazioni aeroportuali, fondo il cui importo – ad integrazione dei proventi della tassa di scopo "IRESA" – sarà definito ed erogato in base a successive analisi ed intese. Ad oggi non esistono elementi per effettuare una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione assunta, che rappresenta un requisito essenziale per l'iscrizione di una passività ex IAS 37. Non appena saranno disponibili maggiori informazioni si valuteranno gli impatti sui futuri bilanci

Tuttavia, indipendentemente dal superamento dei limiti di zonizzazione acustica aeroportuale, nel 2024 AdB sarà tenuta ad effettuare alcune analisi sulla propria impronta acustica sulla base del Provvedimento Direttoriale n°434 del 26/11/2018 e del D.Lgs. Governo 19 agosto 2005 n. 194, da cui potrebbe emergere un impatto superiore rispetto a quanto pianificato in ambito della VIA.

In questo ambito si precisa che, così come previsto dalle norme comunitarie in merito, sussistono diverse manovre correttive alternative che potranno essere attivate prima di dover ricorrere a restrizioni al traffico aereo.

8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

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

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

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

9 GARANZIE PRESTATE

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

in migliaia di euro	30/06/2023	30/06/2022	Var.	Var.
Fidejussioni	11.048	9.931	1.118	11%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	1.458	1.970	(512)	-26%
Totale garanzie prestate	23.379	22.773	605	3%

Al 30 giugno 2023, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 23,4 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) 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 1,5 milioni di Euro.

10 REGIME DI OPT-OUT

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

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

Dopo la chiusura del semestre non si sono verificati eventi tali da giustificare modifiche alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria esposta in bilancio e quindi da richiedere rettifiche e/o annotazioni integrative al documento di bilancio.

Si segnalano, comunque, alcuni fatti di rilievo che si sono manifestati dopo la chiusura del periodo o che si manifesteranno nei prossimi mesi.

Andamento del traffico

A luglio, per la prima volta nella sua storia, l'Aeroporto di Bologna ha superato la soglia di un milione di passeggeri in un mese, raggiungendo quota 1.069.874. Il nuovo record, che migliora di quasi 90 mila unità il dato del record precedente registrato a giugno 2023, rappresenta una crescita del 16,6% su luglio 2019 (pre-Covid) e del 12,5% su luglio 2022.

Anche ad agosto si sorpassa il milione di passeggeri, raggiungendo quota 1.059.853 e superando del 15,9% i valori di agosto 2019, con una crescita del 10,8% anche rispetto al 2022. La notevole crescita è risultata guidata dal traffico internazionale (798.557) con un'incidenza del 75% sul totale passeggeri del Marconi, in aumento dell'8,6% rispetto al 2019 e dell'11,4% su agosto 2022. Importante anche il contributo del traffico domestico che, con 261.296 passeggeri sui voli nazionali, registra un aumento del 46,2% sul 2019 e del 9,1% sullo stesso mese del 2022. In crescita anche i movimenti, seppur in misura minore, sia sul 2019 (+12,3%) che sul 2022 (+8,3%). Le merci trasportate via aerea sono state 2.827 tonnellate (+31,5% sul 2019 ma -13% sul 2022).

Le mete preferite nel mese di agosto, in linea con le scelte tipiche della stagione estiva, rimangono le destinazioni che si affacciano sul Mediterraneo: Catania, Barcellona e Palermo ai primi tre posti, seguite da Tirana, Brindisi, Madrid, Olbia, Londra LHR, Parigi CDG e Trapani. Cinque destinazioni su dieci sono quindi mete nazionali.

Nei primi otto mesi del 2023 i passeggeri complessivi sono stati 6.709.504, in aumento del 6,9% sullo stesso periodo del 2019 e del 20,2% sui primi otto mesi del 2022. In crescita sul 2019 anche le merci (+6,8%) trasportate per via aerea nei primi otto mesi dell'anno, pari a 27.086 tonnellate, mentre rimangono in linea i valori di periodo rispetto al 2022 (-0,1%).

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

Le ultime previsioni di ACI Europe ed Eurocontrol, nonostante la spinta positiva del turismo di rivalsa e la riapertura al traffico internazionale del mercato asiatico dopo le stringenti restrizioni ai movimenti, confermano che la capacità di traffico non riuscirà a recuperare i livelli pre-pandemici del 2019 entro la fine dell'anno in corso, continuando a scontare un contesto macroeconomico e geopolitico di incertezza caratterizzato da manovre finanziarie restrittive ed una generale perdita di slancio dell'economia globale. Il calo della produttività rappresenterà quindi un rischio al ribasso nei prossimi trimestri nonostante le previsioni inflazionistiche segnino un trend al ribasso (specialmente per i beni energetici), insieme alla difficoltà di reperimento della manodopera nel settore del turismo, la quale rappresenta un freno per l'unico settore economico che presenta attualmente un andamento più vivace.

Inoltre, sempre secondo ACI, lo sviluppo del traffico aereo futuro risulterà condizionato da una combinazione di fattori particolarmente sfidanti per la resilienza del settore. In particolare si identificano: (i) l'evoluzione del mercato *aviation* che sarà caratterizzata, in modo strutturale, da una prevalenza del segmento *low cost*, favorito da viaggi *leisure* e *VFR*; (ii) la mancanza di capacità infrastrutturale degli aeroporti europei, la quale rappresenterà un forte limite allo sviluppo della connettività degli stessi ed un rischio al rialzo di situazioni di congestione, (iii) i target delle politiche di decarbonizzazione (i.e. *EU's Fit for 55*), le quali porteranno ad un inevitabile aumento del costo del viaggio ed una riduzione della capacità aeroportuale (es. Amsterdam Schiphol), ed infine (iv) il contesto geopolitico e di frammentazione, che incorpora un rischio intrinseco di discontinuità dell'offerta e della resilienza delle strutture e del mercato (*Fonte: ACI Europe, Airport Industry Connectivity Report, Giugno 2023*).

Nel complesso contesto sopradescritto l'andamento del traffico della stagione estiva 2023 sullo scalo, sin qui particolarmente favorevole, ha consentito al Gruppo di chiudere il semestre in esame con risultati che hanno superato anche le più ottimistiche previsioni di inizio anno in termini di volumi e con performance economico finanziarie positive, pur con marginalità condizionate dal contesto macro economico e dalla congiuntura inflattiva.

Nei prossimi mesi il Gruppo continuerà ad essere impegnato nel 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, tenuto conto del completamento dell'istruttoria con ART per la definizione della dinamica tariffaria 2023-2026 si conferma che risulta prossima la conclusione dell'istruttoria preordinata alla stipula del "Contratto di programma" ENAC-AdB 2023-2026.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Enrico Postacchini)

Bologna, 6 settembre 2023

Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 Giugno 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 30.06.2023	al 31.12.2022
Diritti di concessione		216.210	205.997
Altre attività immateriali		1.473	1.391
Attività immateriali	1	217.683	207.388
Terreni, immobili, impianti e macchinari		10.552	11.362
Investimenti immobiliari		1.617	1.617
Attività materiali	2	12.169	12.979
Partecipazioni	3	119	119
Altre attività finanziarie non correnti	4	13.579	13.489
Imposte differite attive	5	8.330	10.002
Altre attività non correnti	6	250	261
Altre attività non correnti		22.278	23.871
ATTIVITA' NON CORRENTI		252.130	244.238
Rimanenze di magazzino	7	950	912
Crediti commerciali	8	21.444	12.672
Altre attività correnti	9	12.233	5.162
Attività finanziarie correnti	10	30.342	45.058
Cassa e altre disponibilità liquide	11	32.065	27.868
ATTIVITA' CORRENTI		97.034	91.672
TOTALE ATTIVITA'		349.164	335.910

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.06.2023	al 31.12.2022
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		99.010	67.887
Risultato dell'esercizio		6.815	31.109
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	12	196.139	189.310
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	12	196.139	189.310
TFR e altri fondi relativi al personale	13	3.374	3.313
Imposte differite passive	14	2.785	2.843
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	10.756	10.541
Fondi per rischi e oneri	16	1.695	1.235
Passività finanziarie non correnti	17	37.583	48.126
Altri debiti non correnti		102	115
PASSIVITA' NON CORRENTI		56.295	66.173
Debiti commerciali	18	26.778	24.869
Altre passività	19	43.841	35.179
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	3.054	2.555
Fondi per rischi e oneri	16	266	29
Passività finanziarie correnti	17	22.791	17.795
PASSIVITA' CORRENTI		96.730	80.427
TOTALE PASSIVITÀ		153.025	146.600
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		349.164	335.910

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per il semestre	per il semestre
		chiuso al 30.06.2023	chiuso al 30.06.2022
Ricavi per servizi aeronautici		29.033	23.287
Ricavi per servizi non aeronautici		24.145	18.312
Ricavi per servizi di costruzione		13.061	4.191
Altri ricavi e proventi della gestione		705	21.618
Ricavi	20	66.944	67.408
Materiali di consumo e merci		(1.772)	(1.847)
Costi per servizi		(11.913)	(10.018)
Costi per servizi di costruzione		(12.439)	(3.992)
Canoni, noleggi e altri costi		(4.912)	(3.625)
Oneri diversi di gestione		(1.897)	(1.491)
Costo del personale		(15.279)	(13.048)
Costi	21	(48.212)	(34.021)
Ammortamento diritti di concessione		(4.101)	(3.704)
Ammortamento altre attività immateriali		(252)	(184)
Ammortamento attività materiali		(1.091)	(1.028)
Ammortamenti e svalutazioni	22	(5.444)	(4.916)
Accantonamento rischi su crediti		(538)	(408)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(1.351)	(1.177)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(697)	(109)
Accantonamenti per rischi ed oneri	23	(2.586)	(1.694)
Totale Costi		(56.242)	(40.631)
Risultato operativo		10.702	26.777
Proventi finanziari	24	435	829
Oneri finanziari	24	(1.565)	(644)
Risultato ante imposte		9.572	26.962
Imposte dell'esercizio	25	(2.757)	(1.625)
Utile (perdita) d'esercizio		6.815	25.337
Utile (perdita) di terzi		0	0
Utile (perdita) di gruppo		6.815	25.337
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,19	0,71
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,19	0,71

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre	per il semestre
	chiuso al 30.06.2023	chiuso al 30.06.2022
Utile (perdita) di esercizio (A)	6.815	25.337
<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	21	376
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	(5)	(91)
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	16	285
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	16	285
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	6.831	25.622
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	6.831	25.622

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2023	al 30.06.2022
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	9.572	26.962
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(622)	(199)
+ Ammortamenti	5.444	4.916
+ Accantonamento fondi	2.586	1.694
+ Oneri/(proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	392	(784)
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	738	599
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	125	(13)
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	70	92
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	18.305	33.267
Variazione rimanenze di magazzino	(38)	(169)
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(9.366)	2.421
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti	(7.083)	(2.326)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	1.910	(2.033)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	8.922	5.478
Interessi pagati	(912)	(348)
Interessi incassati	120	0
Imposte pagate	(2.393)	(23)
TFR e altri fondi del personale pagati	(44)	(76)
Utilizzo fondi	(1.055)	(1.023)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	8.366	35.168
Acquisto di attività materiali	(677)	(561)
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(13.591)	(4.308)
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	15.000	0
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	732	(4.869)
Finanziamenti rimborsati	(4.656)	(1.538)
Pagamento quota capitale leasing	(245)	(310)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(4.901)	(1.848)
Variazione finale di cassa	4.197	28.451
Disponibilità liquide inizio periodo	27.868	28.215
Variazione finale di cassa	4.197	28.451
Disponibilità liquide fine periodo	32.065	56.666

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2022	90.314	25.683	8.179	57.389	(3.272)	(658)	(19.435)	31.109	189.310	189.310
Attribuzione del risultato esercizio 2022	0	0	1.494	28.537	0	0	1.076	(31.109)	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	16	0	6.815	6.832	6.832
Patrimonio netto al 30.06.2023	90.314	25.683	9.673	85.926	(3.272)	(642)	(18.359)	6.815	196.139	196.139

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

Note esplicative ai prospetti contabili consolidati

Informazioni sull'attività del Gruppo

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

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

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato intermedio al 30 Giugno 2023

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato abbreviato del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per il semestre chiuso al 30 giugno 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 semestre 1° gennaio - 30 giugno 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 *Intangible Asset* costituiti dai Certificati Energetici, che sono iscritti al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

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

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

La pubblicazione del bilancio semestrale abbreviato di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per il semestre chiuso al 30 giugno 2023 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 6 settembre 2023.

Contenuto e forma del bilancio consolidato semestrale abbreviato

Il Bilancio Consolidato al 30 giugno presentato in forma sintetica è stato predisposto in conformità a quanto richiesto dallo IAS 34 "Bilanci Intermedi" fornendo le note informative sintetiche previste dal suddetto principio contabile internazionale eventualmente integrate al fine di fornire un maggior livello informativo ove ritenuto necessario. Il presente Bilancio Consolidato deve pertanto essere letto congiuntamente al bilancio consolidato dell'esercizio 2022 redatto in conformità ai Principi Contabili Internazionali IFRS emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB").

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio annuale al 31 dicembre 2022 al quale si rimanda, ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2023, applicati per la prima volta dal Gruppo dalla data di efficacia obbligatoria e riepilogati nel prosieguo del presente documento al paragrafo "Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati dal Gruppo". Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emessi ma non ancora in vigore.

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

Un'attività è corrente quando:

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

Tutte le altre attività sono classificate come non correnti.

Una passività è corrente quando:

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

Il Gruppo classifica tutte le altre passività come non correnti.

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

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

Principi di consolidamento

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- eliminare le attività (incluso qualsiasi avviamento) e le passività della controllata;
- eliminare il valore contabile di tutte le quote di minoranza;
- eliminare le differenze cambio cumulate, rilevate a patrimonio netto;
- rilevare il *fair value* del corrispettivo ricevuto;
- rilevare il *fair value* della quota di partecipazione eventualmente mantenuta;
- rilevare l'utile o la perdita nel prospetto dell'utile/(perdita) d'esercizio;
- riclassificare la quota di competenza della controllante per le componenti in precedenza rilevate nel prospetto consolidato delle altre componenti di conto economico complessivo a conto economico o tra gli utili a nuovo, come richiesto dagli specifici principi contabili, come se il Gruppo avesse provveduto direttamente alla cessione delle attività o passività correlate.

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società controllate le informazioni al 30 giugno 2023 e al 31 dicembre 2022, relative a denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

SOCIETA' CONTROLLATE (in migliaia di Euro)	Capitale Sociale	% Possesso	
		al 30.06.2023	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%

Criteri di Valutazione

Nella predisposizione del Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2023 sono stati adottati i medesimi principi contabili e criteri di valutazione applicati nella redazione del Bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, al quale si rinvia e nel quale tali principi e criteri sono analiticamente descritti.

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

A partire dal 1° gennaio 2023, sono entrati in vigore i seguenti nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni, rivisti dallo IASB, che non hanno avuto impatto sul bilancio consolidato semestrale del Gruppo:

Modifica all'IFRS 17 - "Contratti assicurativi", allo IAS 8 - "Accounting Estimates", allo IAS 1 e all'IFRS Practice Statement 2 "Making Materiality Judgements" e IAS 12 - "Imposte sul reddito"

- ✓ IFRS 17: sostituisce l'IFRS 4 Contratti assicurativi emesso nel 2005. L'obiettivo generale è quello di fornire un modello contabile per i contratti assicurativi più utile e coerente per gli assicuratori. Contrariamente ai requisiti dell'IFRS 4, che si basano in gran parte sul mantenimento dei precedenti principi contabili locali, l'IFRS 17 fornisce un modello completo per i contratti assicurativi, che copre tutti gli aspetti contabili rilevanti.
- ✓ IAS 8: Le modifiche chiariscono la distinzione tra cambiamenti di stime contabili, cambiamenti di principi contabili e correzione di errori. Chiariscono inoltre in che modo le entità utilizzano le tecniche di valutazione e gli input per sviluppare le stime contabili.;
- ✓ IAS 1 e all'IFRS Practice Statement 2 "Making Materiality Judgements": Le modifiche forniscono indicazioni ed esempi per aiutare le entità ad applicare i giudizi significativi all'informativa sui principi contabili. Le modifiche mirano ad aiutare le entità a fornire informazioni sui principi contabili più utili sostituendo l'obbligo per le entità di divulgare i propri principi contabili "significativi" con l'obbligo di divulgare i propri principi contabili "rilevanti" e aggiungendo una guida su come le entità applicano il concetto di materialità nel prendere decisioni in merito all'informativa sui principi contabili.
- ✓ IAS 12: Le modifiche restringono l'ambito di applicazione dell'eccezione alla rilevazione iniziale, in modo che non si applichi più alle transazioni che danno origine a differenze temporanee tassabili e deducibili uguali come le locazioni e le passività per lo smantellamento

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

Relativamente ai Principi contabili omologati ma non ancora applicabili o non ancora omologati dall'Unione Europea, si rinvia a quanto già riportato nello specifico paragrafo delle Note illustrative del documento Relazione e Bilancio al 31 dicembre 2022.

Valutazioni discrezionali e stime contabili significative

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

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

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

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

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

- il rischio di variabilità dei costi energetici;
- il rischio di dover sostenere esborsi non previsti al fine di perseguire l'obiettivo net zero carbon;
- il rischio di variabilità dei tassi di inflazione e dei connessi tassi di interesse;
- il rischio di interruzione dell'operatività aeroportuale a causa di incidenti, danni ad aeromobili e dotazioni aeroportuali a causa di eventi meteorologici intensi e imprevedibili;
- il rischio di una progressiva erosione del traffico aereo a corto raggio per effetto di nuove normative e/o di cambiamenti di abitudine dei singoli viaggiatori volti a preferire su queste tratte brevi alternative a minor impatto ambientale;
- il rischio di vincoli alla crescita dello scalo che potrebbero derivare dal superamento dei limiti di zonizzazione acustica aeroportuale, come dettagliatamente esposto nella Relazione sulla Gestione.

a) IFRIC 12 – Accordi per servizi in concessione

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

b) IFRS 9 Finanziamenti e prestiti obbligazionari

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

c) IAS 37 - Accantonamenti, passività e attività potenziali

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

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

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

d) IAS 36- Riduzione di valore delle attività

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

Stime significative

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

a) Impairment test

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

b) Fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali

Il Gruppo fornisce in Nota al paragrafo "15. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente e corrente)" il dettaglio relativamente al fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali il quale accoglie alla data di fine periodo, coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, gli accantonamenti relativi alle manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale. La stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali richiede pertanto un giudizio tecnico professionale complesso, in particolare in relazione alla natura dei costi da sostenere, al loro ammontare e alla tempistica degli interventi previsti.

c) Imposte anticipate

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

d) Fair value degli investimenti immobiliari

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

e) Fair value degli strumenti finanziari

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

f) IAS 10 Fatti intervenuti dopo la data di chiusura del bilancio

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

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

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.

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

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

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

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

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

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso	per il semestre chiuso	per il semestre chiuso	per il semestre
	al 30.06.2023	al 30.06.2023	al 30.06.2023	chiuso al
	Aviation	Non Aviation	Altro	30.06.2023
Ricavi	42.343	24.601	0	66.944
Costi	(38.479)	(9.733)	0	(48.212)
Margine Operativo Lordo	3.864	14.868	0	18.732
Ammortamenti e svalutazioni	(3.818)	(1.626)	0	(5.444)
Accantonamenti	(2.079)	(507)	0	(2.586)
Risultato operativo	(2.033)	12.735	0	10.702
Proventi finanziari	0	0	435	435
Oneri finanziari	0	0	(1.565)	(1.565)
Risultato ante imposte	(2.033)	12.735	(1.130)	9.572
Imposte dell'esercizio	0	0	(2.757)	(2.757)
Utile (perdita) d'esercizio	(2.033)	12.735	(3.887)	6.815
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	(2.033)	12.735	(3.887)	6.815

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

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2023
	Aviation	Non Aviation	Altro	30.06.2023
Attività non correnti	192.999	36.924	22.207	252.130
Attività immateriali	189.472	28.211	0	217.683
Diritti di concessione	188.702	27.508	0	216.210
Altre attività immateriali	770	703	0	1.473
Attività materiali	3.465	8.704	0	12.169
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3.465	7.087	0	10.552
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	62	9	22.207	22.278
Partecipazioni	0	0	119	119
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	13.579	13.579
Imposte differite attive	0	0	8.330	8.330
Altre attività non correnti	62	9	179	250
Attività correnti	26.158	7.067	63.809	97.034
Rimanenze di magazzino	455	495	0	950
Crediti commerciali	15.829	5.615	0	21.444
Altre attività correnti	9.874	957	1.402	12.233
Attività finanziarie correnti	0	0	30.342	30.342
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	32.065	32.065
Totale attività	219.157	43.991	86.016	349.164

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

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

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

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

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

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

Riportiamo di seguito le principali differenze:

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

Informativa in merito ai Clienti Principali

Nel primo semestre 2023 il Gruppo ha realizzato il proprio fatturato principalmente verso i seguenti clienti a confronto con il primo semestre 2022:

<i>30/06/2023</i>	<i>30/06/2022</i>
RYANAIR LTD	RYANAIR LTD
WIZZ AIR HUNGARY LTD	WIZZ AIR HUNGARY LTD
HEINEMANN ITALIA SRL	HEINEMANN ITALIA SRL
AUTOGRILL ITALIA SPA	SOCIETE' AIR FRANCE S.A.
BRITISH AIRWAYS PLC	VECCHIA MALGA NEGOZI SRL.
SOCIETE' AIR FRANCE S.A.	EMIRATES
TURKISH AIRLINES	BRITISH AIRWAYS PLC
EMIRATES	TURKISH AIRLINES
VECCHIA MALGA NEGOZI S.R.L.	AUTOGRILL ITALIA SPA
LUFTHANSA LINEE AEREE GERMANICHE	LUFTHANSA LINEE AREE GERMANICHE

Ryanair e Wizzair rimangono stabili come primi due clienti aviation, anche Heineman al terzo posto si conferma il primo cliente non aviation mentre è variato il posizionamento dei successivi clienti anche se sono gli stessi nei due semestri a confronto.

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

ATTIVITÀ

1. Attività Immateriali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 30 giugno 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2023	al 31.12.2022	Variazione
Diritti di concessione	216.210	205.997	10.213
Software, licenze e diritti simili	738	765	(27)
Altre attività immateriali	42	45	(3)
Certificati Energetici	50	0	50
Altre attività immateriali in corso	643	581	62
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	217.683	207.388	10.295

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività immateriali per il semestre chiuso al 30 giugno 2023 con relativo confronto per il semestre chiuso al 30 giugno 2022, esposte per singola categoria di attività immateriale.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2022			Movimentazione del periodo				30.06.2023		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/Svalutazioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	268.669	(62.672)	205.997	13.929	(4.101)	367	18	282.965	(66.755)	216.210
Software, licenze e diritti simili	15.549	(14.784)	765	222	(249)	0	0	15.771	(15.033)	738
Altre attività immateriali	250	(205)	45	0	(3)	0	0	250	(208)	42
Certificati Energetici	0	0	0	50	0	0	0	50	0	50
Altre attività immateriali in corso	581	0	581	62	0	0	0	643	0	643
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	285.049	(77.661)	207.388	14.263	(4.353)	367	18	299.679	(81.996)	217.683

Al 30 giugno 2023, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 13,9 milioni di Euro al lordo degli ammortamenti di periodo (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) principalmente dovuto all'avanzamento dei lavori per:

- la realizzazione di un nuovo piazzale di sosta per aeromobili per aviazione commerciale. Trattasi dei lavori di ampliamento del piazzale Apron 3 e di collegamento con il piazzale dedicato all'Aviazione Generale (Apron 4);
- 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 rifunzionalizzazione dell'area cargo;
- la riconfigurazione del curside del primo piano del Terminal.

Oltre all'avanzamento dei lavori suddetti, in corso al 30 giugno, nel semestre è stata completata la realizzazione di un nuovo impianto di laminazione delle acque di dilavamento dell'aeroporto, in sostituzione del bacino esistente denominato "Cava Olmi" e 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 4,1 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione.

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento, al lordo degli ammortamenti di periodo, di 222 mila Euro che riguarda principalmente gli investimenti per 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 era stato predisposto tenendo in debito conto gli impatti sulle stime dei fattori oggetto della raccomandazione ESMA del 28 ottobre 2022 menzionati alla nota *Valutazioni discrezionali e stime contabili significative*; l'esercizio svolto non aveva evidenziato perdite durevoli di valore.

Con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 30 giugno 2023 – pari a 216 milioni di Euro - il Gruppo ha rivisto le proiezioni suddette e le relative *sensitivity* sulla base delle previsioni di traffico, ricavi, costi e investimenti aggiornate a tale data riferite all'esercizio in corso, tenendo in debito conto, tra le altre, le nuove tariffe del quadriennio 2023-2026 approvate da ART in data 13 luglio 2023 in decremento rispetto a quelle utilizzate per il test di *impairment* del bilancio 2022 e, ove pertinenti, i principali rischi e incertezze riportati nella Relazione sulla Gestione, cui si rimanda per maggiori informazioni, ivi inclusi quelli connessi al superamento dei limiti di zonizzazione del rumore aeroportuale; da tale proiezione non sono emersi indicatori di *impairment* così come definiti dallo IAS 36.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 30 giugno 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2023	al 31.12.2022	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.081	3.232	(151)
Macchinari, attrezzature e impianti	1.707	1.877	(170)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.559	1.663	(104)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	655	809	(154)
Investimenti Immobiliari	1.617	1.617	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	11.382	11.961	(579)
Terreni in leasing	390	560	(170)
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	221	262	(41)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	176	196	(20)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	787	1.018	(231)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	12.169	12.979	(810)

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività materiali per il semestre chiuso al 30 giugno 2023 per singola categoria di attività materiale.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>31.12.2022</i>			<i>Movimentazione del periodo</i>				<i>al 30.06.2023</i>		
	Costo storico	Fondo Ammortamento /Fondo svalutazione (*)	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/ Riclassificazioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento / Fondo svalutazione (*)	Valore di Bilancio
Terreni	2.763	0	2.763	0	0	0	0	2.763	0	2.763
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	9.006	(5.774)	3.232	0	(151)	0	0	9.006	(5.925)	3.081
Macchinari, attrezzature e impianti	16.256	(14.379)	1.877	189	(359)	(308)	308	16.137	(14.430)	1.707
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	11.412	(9.749)	1.663	204	(308)	(23)	23	11.593	(10.034)	1.559
Immobilizzazioni materiali in corso	809	0	809	285	0	(439)	0	655	0	655
Investimenti Immobiliari (*)	4.732	(3.115)	1.617	0	0	0	0	4.732	(3.115)	1.617
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	44.978	(33.017)	11.961	678	(818)	(770)	331	44.886	(33.504)	11.382
Terreni in leasing	1.902	(1.342)	560	0	(169)	(1)	0	1.901	(1.511)	390
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	473	(211)	262	18	(59)	0	0	491	(270)	221
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	460	(264)	196	25	(45)	0	0	485	(309)	176
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	2.835	(1.817)	1.018	43	(273)	(1)	0	2.877	(2.090)	787
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	47.813	(34.834)	12.979	721	(1.091)	(771)	331	47.763	(35.594)	12.169

(*) Il fondo svalutazione è relativo alla sola voce "Investimenti Immobiliari"

Al 30 giugno 2023 gli investimenti lordi di questa categoria ammontano a 721 mila di Euro e riguardano prevalentemente l'acquisto di una macchina radiogena per i controlli di sicurezza, un mezzo per le attività di manovra in piazzale, 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 30 giugno 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. Tale investimento è stato iscritto inizialmente al costo di acquisto, valutato successivamente con il metodo del costo, non soggetto ad ammortamento ma, come indicato dallo IAS 40, annualmente sottoposto alla valutazione di eventuali indicatori di *impairment* anche mediante valutazioni effettuate internamente dalla Capogruppo.

Nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2022 sulla base della valutazione affidata ad un perito esterno a supporto della valorizzazione al *fair value*, il valore di tale compendio immobiliare è stato svalutato. Alla data di redazione del presente bilancio si conferma la suddetta valutazione non essendo stati riscontrati indicatori di impairment.

3. Partecipazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Altre Partecipazioni al 30 giugno 2023 invariato rispetto ai dati al 31 dicembre 2022:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 30.06.2023
Altre partecipazioni	119	0	0	0	119
TOTALE PARTECIPAZIONI	119	0	0	0	119

La composizione della voce in esame è la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 30.06.2023	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 semestre chiuso al 30 giugno 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 30.06.2023
Credito da Terminal Value	1.553	80	0	0	1.633
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Altre attività finanziarie	1.063	10	0	0	1.073
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	13.489	90	0	0	13.579

Al 30 giugno 2023 la voce “Altre attività finanziarie non correnti” è formata da:

- 1,6 milioni di Euro dal credito da Terminal Value per la quota parte dei corrispettivi per i servizi di costruzione/miglioramento resi dal Gruppo relativi agli investimenti in diritti di concessione nonché un’integrazione del corrispettivo per *performance obligation*, ai sensi dell’IFRS 15, sugli interventi effettuati sul fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali. Tale credito, iscritto al valore attuale, deriva dall’applicazione della normativa sul Terminal Value di cui all’art.703 cod. nav. che stabilisce che, per gli investimenti in diritti di concessione 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 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. Relativamente alla valutazione dello Strumento Finanziario Partecipativo al 30 giugno 2023 non è stata apportata nessuna variazione in quanto i risultati intermedi comunicati dalla concessionaria in termini di biglietti venduti e le aspettative di traffico per l’intera annualità sono positivi ed in linea con le previsioni del piano economico-finanziario. Considerato, in ogni caso, che il volume di passeggeri del People Mover è correlato al volume di passeggeri dell’aeroporto, è stata effettuata un’analisi in merito alla recuperabilità dello strumento finanziario partecipativo in Marconi Express in coerenza con le *sensitivity* effettuate dal Gruppo per la verifica della recuperabilità del valore dei Diritti di Concessione (rif. nota 1). Sulla base di questi elementi il Gruppo ritiene che non vi siano evidenze di indicatori di *impairment* da rilevare sul valore dello strumento partecipativo al 30 giugno 2023. Si precisa che Marconi Express mostra al 31 dicembre 2022 un patrimonio netto pari a 16 milioni di Euro (Capitale Sociale di 8 milioni di Euro interamente sottoscritto e versato) e una perdita di esercizio pari a 1,6 milioni di Euro in miglioramento rispetto alla perdita di 3,1 dell’esercizio precedente;

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

5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per il semestre chiuso al 30 giugno 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 30.06.2023
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	10.002	851	(2.523)	8.330

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

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

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

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

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 30 giugno 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2023	al 31.12.2022	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	31	42	(11)
Depositi cauzionali	92	92	0
Crediti tributari non correnti	127	127	0
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	250	261	(11)

Non si rilevano variazioni significative tra i due periodi.

La voce “crediti tributari non correnti”, più significativa della categoria, accoglie il credito d’imposta esigibile oltre l’esercizio successivo per:

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

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 30 giugno 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2023	al 31.12.2022	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	590	524	66
Rimanenze di Prodotti finiti	360	388	(28)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	950	912	38

Le rimanenze di materie sussidiarie e di consumo si riferiscono a giacenze di gasolio da riscaldamento e liquido antigelo per lo sbrinamento della pista oltre a materiali di officina e di consumo quali cancelleria, stampati e divise mentre le rimanenze di prodotti finiti si riferiscono al carburante per aeromobili ed al liquido antigelo per lo sbrinamento degli stessi. Non si rilevano variazioni significative rispetto al 31 dicembre 2022.

8. Crediti commerciali

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2023	al 31.12.2022	Variazione
Crediti commerciali	24.442	15.075	9.367
Fondo svalutazione	(2.997)	(2.403)	(594)
CREDITI COMMERCIALI	21.444	12.672	8.772

Al 30 giugno 2023 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere, ammontano a 24,4 milioni di Euro ed evidenziano una crescita di 9,4 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2022.

Si riporta di seguito una analisi per anzianità dei crediti commerciali del Gruppo in essere al 30 giugno 2023, confrontato con il 31 dicembre 2022:

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 30.06.2023
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	11.378	11.857	23.235
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	1.206	0	1.206
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	12.584	11.857	24.442

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	11.378	5.763	1.354	1.051	3.690	23.235

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

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

I crediti a scadere rappresentano il 49% dei crediti commerciali (42% al 31 dicembre 2022) mentre tra quelli scaduti, lo scaduto recente (0-30 giorni) rappresenta il 25% del totale (22% al 31 dicembre 2022). Infine, anche i crediti scaduti da oltre 90 giorni calano dal 21% al 16% del totale scaduto al 30 giugno 2023 anche se aumentano in valore assoluto principalmente a causa della crescita della posizione creditoria verso un operatore aeroportuale a causa dell'irregolarità dei pagamenti contributivi che ha temporaneamente bloccato gli incassi, anche per compensazione con le partite debitorie, dei relativi crediti.

I crediti commerciali lordi sono esposti al netto del fondo rettificativo svalutazione crediti: quest'ultimo è aumentato per le svalutazioni effettuate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso e per le svalutazioni applicate sulla massa creditoria residuale, suddivisa in categorie di clienti e per classi di scaduto, in applicazione del metodo parametrico semplificato consentito dall'IFRS9 alle società con un portafoglio clienti diversificato e parcellizzato (*Provision Matrix*).

Gli accantonamenti complessivi al fondo svalutazione crediti del periodo ammontano a 0,7 milioni di Euro di cui 0,1 milioni portati a riduzione ricavi in quanto trattasi di importi fatturati nel periodo e ritenuti non incassabili.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2023
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(2.403)	(685)	91	0	(2.997)

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

A fine agosto 2023 oltre l'80% dei crediti esposti al 30 giugno è stato incassato. Il fondo in essere al 31 dicembre 2022 copre, tra gli altri, i rischi connessi alla fragilità delle società di *handling* operanti sullo scalo, meglio descritti in Relazione sulla Gestione, cui si rimanda.

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 30 giugno 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2023	al 31.12.2022	Variazione
Credito IVA	182	170	12
Crediti per imposte dirette	222	217	5
Crediti verso il personale	38	31	7
Altri crediti	11.791	4.744	7.047
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	12.233	5.162	7.071

La crescita di questa categoria è dovuta all'aumento della voce "altri crediti" per 7 milioni di Euro di cui si fornisce il dettaglio nella tabella seguente.

La voce "crediti per imposte dirette" attiene principalmente ai crediti d'imposta sui maggiori oneri sostenuti per energia elettrica e gas naturale acquistati ed effettivamente utilizzati nel primo trimestre 2023 di cui all'art. 1, commi 3 e 5 della L. 197/2022.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2023	al 31.12.2022	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	9.965	3.986	5.979
Crediti per Iresa	346	200	146
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.331)	(1.289)	(42)
Ratei e Risconti attivi	1.395	790	605
Anticipi a fornitori	53	5	48
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	134	80	54
Altri crediti correnti	1.229	972	257
TOTALE ALTRI CREDITI	11.791	4.744	7.047

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 semestre 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 si è movimentata come illustrato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2023
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(1.283)	(38)	0	0	(1.321)
Fondo svalutazione crediti per Iresa	(6)	(3)	0	0	(9)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(1.289)	(41)	0	0	(1.331)

Si ricorda, infine, che nel dicembre 2022 AdB aveva formalizzato a GH Italia Spa una istanza di rendiconto per la verifica della clausola di aggiustamento prezzo del corrispettivo di cessione della partecipazione in Marconi Handling, clausola contenuta nell’atto di vendita della partecipazione del dicembre 2012 che prevede un meccanismo di aggiustamento prezzo legato a condizioni eventualmente da realizzarsi al massimo entro il 31 dicembre 2022. Nonostante siano proseguite le verifiche e le interlocuzioni con GH per addivenire a una puntuale determinazione del credito in adempimento di tale clausola contrattuale, permane la condizione di indeterminatezza del credito che ne aveva determinato la non iscrizione al 31 dicembre 2022 e che viene confermata al 30 giugno 2023.

10. Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 30 giugno 2023 e nella tabella successiva, la relativa movimentazione del semestre.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2023	al 31.12.2022	Variazione
Time deposit	30.342	45.058	(14,716)
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	30.342	45.058	(14.716)

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Acquisizioni	Altri incrementi /riclassifiche	Decrementi/ Cessioni	al 30.06.2023
Time deposit	45.058	0	284	(15.000)	30.342
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	45.058	0	284	(15.000)	30.342

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 semestre è dovuta all'incasso dei due Time Deposit scaduti a giugno 2023 oltre che alla rilevazione del rendimento maturato al 30 giugno.

11. Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2023	al 31.12.2022	Variazione
Depositi bancari e postali	32.036	27.839	4.197
Denaro e valori in cassa	29	29	0
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	32.065	27.868	4.197

La voce "depositi bancari e postali" è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari. Per il commento sull'andamento dei flussi di risorse liquide del periodo si rimanda al cap.3.2 della Relazione della Gestione.

Oltre ai conti correnti bancari la Capogruppo dispone di una linea di credito non utilizzata di 5 milioni di Euro.

Posizione Finanziaria Netta

La seguente tabella riporta la composizione della posizione finanziaria netta al 30 giugno 2023, 31 dicembre 2022 e al 30 giugno 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 così come recepito dal richiamo di attenzione CONSOB n. 5/21 del 29 aprile 2021:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per il semestre chiuso al 30.06.2022
A Disponibilità liquide	32.065	27.868	56.666
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	0	0
C Altre attività finanziarie correnti	30.342	45.058	0
D Liquidità (A+B+C)	62.407	72.926	56.666
E Debito finanziario corrente	(2.174)	(2.819)	(2.137)
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(20.617)	(14.976)	(9.316)
G Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(22.791)	(17.795)	(11.453)
H Posizione finanziaria corrente netta (G - D)	39.616	55.131	45.213
I Debito finanziario non corrente	(37.314)	(47.605)	(57.920)
J Strumenti di debito	0	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(269)	(521)	(776)
L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(37.583)	(48.126)	(58.696)
M Totale posizione finanziaria netta (H + L)	2.033	7.005	(13.483)

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

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

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

Per un'analisi di dettaglio in relazione all'evoluzione della Posizione Finanziario Netta nel periodo in esame, si rimanda a quanto esposto dagli amministratori nella Relazione sulla Gestione.

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 30 giugno 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2023	al 31.12.2022	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	99.010	67.887	31.123
Risultato dell'esercizio	6.815	31.109	(24.294)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	196.139	189.310	6.829

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 30 giugno 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 semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	6.830.617	25.622.775
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	0,19	0,71
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,19	0,71

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo Consolidato

Si precisa che per il Gruppo AdB l'utile/(perdita) per azione base e l'utile/(perdita) per azione diluito al 30 giugno 2023 così come al 31 dicembre 2022 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 30 giugno 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2023	al 31.12.2022	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	9.673	8.179	1.494
Riserva straordinaria	85.926	57.389	28.537
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/perdite portati a nuovo	(18.359)	(19.435)	1.076
Riserva OCI	(642)	(658)	16
TOTALE RISERVE	99.010	67.887	31.123

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 legale, la riserva straordinaria e la riserva utili portati a nuovo risultano incrementate per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio 2022 della Capogruppo e delle controllate.

La riserva Utili/perdite portati a nuovo si movimentata anche per effetto degli utili dell'esercizio precedente derivanti dalle scritture las delle società controllate.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2023	al 31.12.2022	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(841)	(862)	21
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	199	204	(5)
RISERVA OCI	(642)	(658)	16
di cui di terzi	0	0	0
di cui del gruppo	(642)	(658)	16

13. TFR e altri fondi relativi al personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del TFR e altri fondi relativi al personale al 30 giugno 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2023	al 31.12.2022	Variazione
TFR	3.106	3.106	0
Altri fondi relativi al personale	268	207	61
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.374	3.313	61

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 30.06.2023
TFR	3.106	9	56	(44)	(21)	3.106
Altri fondi relativi al personale	207	61	0	0	0	268
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.313	70	56	(44)	(21)	3.374

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

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

- a) tasso di attualizzazione: 3,67% per la valutazione al 30.06.2023 e 3,63% per la valutazione al 31.12.2022;
- b) tasso di inflazione: 2,30% per la valutazione al 30.06.2023 e al 31.12.2022;

- c) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato. Con riferimento all'invalidità è stata utilizzata una tavola INPS differenziata in funzione dell'età e del sesso;
- d) tasso di turnover del personale: 1%.

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

Parametro valutativo						
<i>in migliaia di euro</i>	+1% sul tasso di turnover	-1% sul tasso di turnover	+ 0,25% sul tasso annuo di inflazione	- 0,25% sul tasso annuo di inflazione	+ 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione	- 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione
TFR	3.121	3.090	3.144	3.069	3.048	3.166

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

Anni	Erogazioni future stimate (in migliaia di euro)
1	316
2	136
3	337
4	125
5	268

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 30 giugno 2023 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale della Capogruppo.

14. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 30 giugno 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2023
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.843	5	(63)	2.785

Il fondo imposte differite ammonta a 2,8 milioni di Euro. Le imposte differite sono state iscritte in sede di transizione agli IFRS a seguito dell'applicazione dell'IFRIC 12 "accordi per servizi in concessione", come dettagliato nella nota relativa alla Transizione ai Principi Contabili Internazionali IFRS del Bilancio 2014. L'utilizzo del semestre è da attribuire all'applicazione dell'IFRIC 12 sugli investimenti in diritti di concessione.

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 semestre chiuso al 30 giugno 2023, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Incrementi	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.06.2023
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	10.541	1.679	0	(1.464)	10.756
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	2.555	0	(965)	1.464	3.054
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	13.096	1.679	(965)	0	13.810

Al 30 giugno 2023 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo ammonta a 13,8 milioni di Euro contro 13,1 milioni al 31 dicembre 2022. L'incremento è dovuto all'accantonamento della quota del semestre per 1,3 milioni di Euro oltre a 0,3 milioni di incremento per effetto degli oneri finanziari di attualizzazione dei flussi finanziari. Gli utilizzi per circa 1 milione di Euro riguardano principalmente interventi di riqualifica dei bagni del Terminal, interventi sulla viabilità e la sostituzione di un apparato motore dell'impianto di trigenerazione.

A completamento dell'informativa richiesta si espone nella tabella seguente la *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati per l'attualizzazione del fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali al 30 giugno 2023:

<i>in migliaia di euro</i>	Saldo esercizio (oneri)/ proventi finanziari	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Fondo di rinnovo infrastrutture	(328)	(408)	(312)

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

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

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi per rischi ed oneri non correnti e correnti per il semestre chiuso al 30 giugno 2023:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 30.06.2023
Fondo rischi per contenziosi in corso	1.166	460	0	1.626
Altri fondi rischi e oneri	69	0	0	69
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	1.235	460	0	1.695
Fondo arretrati lavoro dipendente	29	237	0	266
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	29	237	0	266
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	1.264	697	0	1.961

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 (19,3 milioni di Euro al 30 giugno 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 30 giugno 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, cui si rimanda, si rammenta che l'Ufficio delle Dogane di Bologna, in data 20 aprile 2021, ha notificato alla controllata FFM l'avviso di rettifica di diversi accertamenti di dichiarazione doganale, che contenevano l'invito a corrispondere maggiori dazi e IVA, unitamente agli interessi di mora, per circa 4,3 milioni di Euro. La controllata FFM, che ritiene di avere sempre operato nella massima correttezza e legalità, ha proposto impugnativa avverso ai già menzionati avvisi, cui ha fatto seguito la sentenza della CTP di Bologna del 6 luglio 2022, che ha accolto solo parzialmente i ricorsi di FFM, riducendo così l'ammontare delle somme richieste dall'agenzia delle entrate di 0,8 milioni di Euro. La società sulla scorta del parere dei legali incaricati, valutato il dossier documentale inerente alla posizione, la giurisprudenza in materia ed anche alla luce della sentenza di primo grado, conferma di ritenere possibile ma non probabile la soccombenza. È stato, dunque, proposto nel novembre 2022 appello alla CTR Emilia-Romagna. Relativamente a questo contenzioso, infine, si ricorda che la garanzia per 5,8 milioni di Euro emessa da primario istituto a favore dell'Agenzia della Dogane su richiesta di FFM, per il provvedimento sospensivo dei verbali di accertamento notificati alla controllata, prevede una co-obbligazione da parte di AdB. A tale fideiussione ne è stata aggiunta, a inizio 2023 una supplementare del valore di 278 mila Euro per ottenere la sospensione dell'esecutività dei verbali di accertamento oggetto dell'impugnazione, a seguito della loro parziale modifica in aumento sulla scorta di una procedura di revisione dell'Ufficio delle Dogane.

In relazione, infine, alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia 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 eccepibili a fronte dell'azione avanzata, gli Amministratori, previo confronto con i legali incaricati, hanno giudicato la passività in oggetto come possibile ma non probabile; gli stessi hanno pertanto, ritenuto di darne opportuna informativa in Nota senza procedere ad alcun accantonamento e nel contempo di proseguire nella propria azione di difesa. In ogni caso, il contenzioso non si definirà prima della fine dell'anno 2024.

17. Passività finanziarie non correnti e correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti e correnti al 30 giugno 2023 confrontate con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2023	al 31.12.2022	Variazione
Mutui - parte non corrente	37.314	47.605	(10.291)
Passività finanziarie non correnti per leasing	269	521	(252)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	37.583	48.126	(10.543)
Mutui – parte corrente	20.617	14.976	5.641
Passività finanziarie correnti per leasing	607	540	67
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	1.547	2.254	(707)
Altri debiti finanziari correnti	20	25	(5)
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	22.791	17.795	4.996
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	60.374	65.921	(5.547)

Le passività finanziarie al 30 giugno 2023 ammontano a 60,4 milioni di Euro in calo di 5,5 milioni rispetto al 31 dicembre 2022 principalmente per il pagamento delle rate dei mutui in scadenza nel periodo (4,6 milioni di Euro) e la diminuzione dei debiti per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e Iresa (-0,7 milioni di Euro) per la quota incassata dai vettori al 30 giugno 2023 e riversata agli Enti creditori nel mese di luglio.

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 22,6 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti e 11,3 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 12,5 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti e per 6,2 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui parte corrente. Nel primo semestre 2023 sono state rimborsate rate per 3,1 milioni di Euro;
- mutuo quindicennale con scadenza 2026 per un residuo complessivo al 30 giugno 2023 di 1,5 milioni di Euro, 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 0,9 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente e per 0,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi dodici mesi, tra i mutui – parte corrente. Nel primo semestre 2023 è stata rimborsata la rata in scadenza per 0,25 milioni di Euro;
- mutuo decennale con scadenza dicembre 2024, in essere al 30 giugno 2023 per 3,8 milioni di Euro erogato da Intesa Sanpaolo Spa, finalizzato alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali. Tale finanziamento è classificato per 1,3 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente e per 2,6 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui – parte corrente. Nel primo semestre 2023 è stata rimborsata una rata da 1,3 milioni di Euro;

-Al fine di garantire la necessaria liquidità per supportare il piano degli investimenti e sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale, la Capogruppo ha sottoscritto a dicembre 2021 un finanziamento con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) per il quale al 30 giugno 2023 non è stata avanzata nessuna richiesta di erogazione. Il contratto di finanziamento consentirà ad AdB una flessibilità adeguatamente allineata agli avanzamenti del piano di sviluppo infrastrutturale ed all'effettivo fabbisogno finanziario, assicurando un periodo di disponibilità delle erogazioni fino a 48 mesi dalla stipula e *tranches* plurime, in ogni caso per un importo complessivo non superiore al 50% dei costi stimati dell'intero progetto. Ciò unitamente alla flessibilità dell'opzione di scelta tra un tasso fisso e un tasso variabile, il cui importo sarà in entrambi i casi determinato da parte di BEI in relazione al momento della richiesta di finanziamento e alle condizioni complessive di erogazione e restituzione. L'ultima data di rimborso di ogni *tranche* cadrà non prima di quattro anni e non oltre diciotto anni dalla relativa data di erogazione, ferma la possibilità per AdB di procedere a rimborsi anticipati volontari. Il contratto presenta *negative pledges* e *covenant* anche informativi tipici per similari fattispecie, tra cui un obbligo di rimborso anticipato in caso di acquisizione del controllo di AdB.

Dettaglio Mutui:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2023	al 31.12.2022	Variazione
Mutui - parte non corrente	37.314	47.605	(10.291)
Mutui - parte corrente	20.617	14.976	5.641
TOTALE MUTUI	57.931	62.581	(4.650)

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 30 giugno 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	Si
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 0,9%	Trimestrali	2026	No
Unicredit Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso fisso del 0,77%	Trimestrali	2026	Si
Intesa San Paolo Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 1,29%	Trimestrali	2026	No

Relativamente ai due finanziamenti bancari con garanzia Sace accesi nel 2020, al costo nominale annuo presente nella tabella suesposta, si aggiunge il costo della garanzia SACE che in questo terzo anno di finanziamento ammonta all'1% e salirà al 2% dal quarto al sesto anno della quota di debito garantito, pari al 90% del finanziamento.

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

Con riferimento alle clausole di cross default presenti nei contratti di finanziamento del Gruppo, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 30 giugno 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. La revisione delle proiezioni economiche-finanziarie al 31 dicembre 2023 sulla base delle previsioni di traffico, ricavi, costi e investimenti aggiornate al 30 giugno 2023 evidenziano il rispetto dei *covenant* suddetti.

Si riporta di seguito una *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati ai mutui a tasso variabile in essere al 30 giugno 2023.

Istituto Finanziario erogante	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	in migliaia di Euro			
			Debito residuo al 30.06.2023	Interessi al 30.06.2023	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 0,9	1.458	24	28	23
Intesa San Paolo Spa garanzia Sace	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 1.29%	33.900	668	754	651

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

in migliaia di euro	al 30.06.2023	al 31.12.2022	Variazione
Passività finanziarie per leasing non correnti	269	521	(252)
Passività finanziarie correnti per leasing	607	540	67
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER LEASING	876	1.061	(185)

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 e 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 0,3 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 30 giugno 2024.

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	di Nuovi contratti	Interessi/Altro/Riclassifiche	30/06/2023
Finanziamenti - quota corrente	14.976	(4.656)	0	10.297	20.617
Passività per leasing - quota corrente	540	(245)	19	293	607
Finanziamenti - quota non corrente	47.605	0	0	(10.291)	37.314
Passività per leasing - quota non corrente	521	0	23	(276)	269
Totale	63.642	(4.901)	42	23	58.806

18. Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2023	al 31.12.2022	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	26.778	24.869	1.909

I debiti commerciali, che rispetto al 31 dicembre 2022 evidenziano una crescita di 1,9 milioni di Euro, si riferiscono agli acquisti di beni e servizi, compresi gli investimenti e sono principalmente verso fornitori nazionali.

Per quel che riguarda l'anzianità delle partite fornitori e, quindi, i termini di pagamento dei debiti commerciali, come si evince dalle tabelle seguenti, non si rilevano sostanziali differenze rispetto al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 30.06.2023
Fatture/note di credito ricevute	9.553	3.280	12.833
Fatture/note di credito da ricevere	13.945	0	13.945
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	23.498	3.280	26.778

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	9.553	861	388	167	1.864	12.833

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

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

Come si evince dalle tabelle suesposte l'anzianità dei debiti commerciali è aumentata rispetto al 31 dicembre 2022; i debiti commerciali scaduti sono passati dal 20% dei debiti complessivi al 26% per la crescita dei debiti scaduti da oltre 90 giorni a causa del blocco al pagamento di un fornitore causa irregolarità dei pagamenti contributivi. Nel mese di luglio la posizione contributiva del fornitore è stata regolarizzata.

19. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 30 giugno 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2023	al 31.12.2022	Variazione
Debiti tributari correnti	2.013	2.923	(910)
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	4.232	4.137	95
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	26.207	23.339	2.868
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	11.389	4.780	6.609
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	43.841	35.179	8.662

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

i. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 30 giugno 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2023	al 31.12.2022	Variazione
Debito IVA	583	216	367
Debiti per imposte dirette	427	1.665	(1.238)
Altri debiti tributari	1.003	1.042	(39)
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	2.013	2.923	(910)

I debiti tributari evidenziano un calo di oltre 900 mila Euro dovuto al pagamento del saldo delle imposte dirette dell'anno precedente al netto della rilevazione del debito per imposte del periodo in esame, mentre il debito Iva evidenzia una crescita legata all'aumento del fatturato.

Gli altri debiti tributari, sostanzialmente invariati rispetto al 31 dicembre 2022, sono relativi prevalentemente alle ritenute a carico dei dipendenti e dei lavoratori autonomi.

ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti al 30 giugno 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2023	al 31.12.2022	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	1.305	975	330
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	1.727	1.911	(184)
Debiti verso istituti di previdenza	1.200	1.251	(51)
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	4.232	4.137	95

Non si rilevano variazioni significative tra i due periodi.

iii. Enac per canone di concessione e altri debiti verso lo Stato

La voce di debito verso Enac per canoni di concessione e altri debiti verso lo Stato comprende principalmente:

- 19,3 milioni di Euro (18,6 milioni al 31 dicembre 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.

In merito al contenzioso in essere relativo a tale fattispecie, si segnala, come più dettagliatamente rappresentato nel capitolo “Il Contenzioso” ed “Il Quadro Normativo” della Relazione sulla Gestione, che in data 8 febbraio 2022, AdB ha ottenuto dopo lunghi anni di contenzioso in sede civile, una sentenza del Tribunale Civile di Roma, la n. 2012 del 2022, che acclarava la giurisdizione del Giudice tributario, innanzi al quale a dicembre 2022 è stata riassunta la controversia. Il 2 maggio 2023, la Corte di Giustizia Tributaria di Roma, discostandosi in modo radicale da tutti i precedenti in materia, ha respinto il ricorso presentato da AdB e quelli presentati da altre 14 società aeroportuali nazionali, riuniti in un unico procedimento. Al riguardo si presenterà rituale appello nei termini processuali. Si evidenzia come le Amministrazioni controparti non abbiano messo in esecuzione la pronuncia in parola. Si attende, difatti, al pari di tutte le Parti e gli Enti di Stato coinvolti in questo contenzioso, la pronuncia della Suprema Corte di Cassazione (si è svolta l’11 maggio 2023 la relativa udienza pubblica), nell’ambito di un procedimento giurisdizionale che seppur non vede come parte in causa la Capogruppo, è di significativo rilievo per la definizione dei principi giuridici riguardanti la materia. Per ulteriori approfondimenti si rimanda al capitolo “Il Contenzioso” ed “Il Quadro Normativo” della Relazione sulla Gestione;

- 6,8 milioni di Euro (4,6 milioni al 31 dicembre 2022) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo al conguaglio dell’anno 2022 e alla stima del primo semestre 2023.

iv. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri debiti correnti, ratei e risconti passivi al 30 giugno 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2023	al 31.12.2022	Variazione
Debiti per addizionale ai diritti d’imbarco e Iresa	8.996	2.904	6.092
Altri debiti correnti	1.533	1.684	(151)
Ratei e risconti passivi correnti	860	192	668
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	11.389	4.780	6.609

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti d’imbarco dei passeggeri e per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 30 giugno, per quasi 9 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale comunale e per Iresa relativa ai crediti incassati dai vettori, ma non ancora versata agli enti creditori in quanto non ancora giunta a scadenza, viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 17).

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

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

RICAVI

20. Ricavi

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

Complessivamente si rilevano ricavi consolidati per 66,9 milioni di Euro contro 67,4 milioni del primo semestre 2022 che però comprendevano il contributo del fondo di compensazione dei danni Covid per 21,1 milioni di Euro. Al netto di tale contributo i ricavi complessivi passano da 46,3 milioni del primo semestre 2022 a 66,9 milioni del periodo in esame (+44,77%). Isolando anche la voce "ricavi per servizi di costruzione" che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati, sensibilmente maggiori nel semestre in esame, i ricavi rettificati del periodo in esame ammontano a 53,9 milioni di Euro contro 42,1 milioni al 30 giugno 2022 evidenziando una crescita del 28%.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	29.033	23.287	5.746
Ricavi per servizi non aeronautici	24.145	18.312	5.833
Ricavi per servizi di costruzione	13.061	4.191	8.870
Altri ricavi e proventi della gestione	705	21.618	(20.913)
TOTALE RICAVI	66.944	67.408	(464)

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Diritti aeroportuali	25.184	19.397	5.787
Parcheggi	9.092	6.512	2.580
Ricavi per servizi di costruzione	13.061	4.191	8.870
Altri	7.036	27.305	(20.269)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	54.373	57.405	(3.032)

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Diritti aeroportuali	25.184	19.397	5.787
Parcheggi	9.092	6.512	2.580
Ricavi per servizi di costruzione	13.061	4.191	8.870
Altro	7.036	27.305	(20.269)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	54.373	57.405	(3.032)
Subconcessioni locali commerciali e non	12.478	9.980	2.498
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	12.478	9.980	2.499
Ricavi NO IFRS 15	93	23	70
TOTALE RICAVI	66.944	67.408	(464)

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per i semestri chiusi al 30 giugno 2023 e 2022.

Questa categoria di ricavi presenta una crescita del 24,7% strettamente correlata all'aumento del traffico passeggeri che evidenzia la stessa percentuale di aumento.

<i>In migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	429	358	71
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	485	413	72
Ricavi da diritti aeroportuali	35.107	28.929	6.178
Ricavi da corrispettivo PRM	3.080	2.473	607
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(13.123)	(12.108)	(1.015)
Servizi di handling	1.428	1.215	213
Altri ricavi aeronautici	1.639	2.007	(368)
Riduzione ricavi per servizi aeronautici a Fondo Svalutazione Crediti	(12)	0	(12)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	29.033	23.287	5.746

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	15.985	12.670	3.315
Diritti di approdo, decollo e sosta	11.850	10.241	1.609
Diritti per sicurezza passeggeri	4.995	4.035	960
Diritti per controllo bagagli stiva	1.942	1.575	367
Diritti di imbarco e sbarco merci	417	410	7
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	(82)	(2)	(80)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	35.107	28.929	6.178

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per i semestri chiusi al 30 giugno 2023 e 2022.

La forte crescita (+31,9%) è dovuta all'aumento del traffico passeggeri con conseguente crescita dei ricavi da servizi direttamente collegati al traffico e altri (parcheggi 39,6%, Marconi Business Lounge 65,7%, subconcessioni dei locali e delle aree 24,5%, advertising 39,8%).

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Subconcessione locali e aree	11.272	9.055	2.217
Parcheggi	9.092	6.512	2.580
Altri ricavi commerciali	3.781	2.745	1.036
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	24.145	18.312	5.833

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Marconi Business Lounge	1.501	906	595
Pubblicità	790	565	225
Ricavi commerciali diversi	1.490	1.274	216
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	3.781	2.745	1.036

Infine, anche la voce “ricavi commerciali diversi” presenta una crescita rilevante principalmente per i ricavi legati alla manutenzione ed al noleggio dei mezzi operativi e, in generale, alla maggiore operatività.

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 13,1 milioni di Euro contro 4,2 milioni al 30 giugno 2022 per gli investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione per i dettagli dei quali si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per i semestri chiusi al 30 giugno 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	443	323	120
Contributi conto esercizio e conto impianti	243	158	85
Ricavo da terminal Value Fondo di Rinnovo	28	0	28
Riduzione altri ricavi commerciali a Fondo Svalutazione Crediti/altro	(9)	0	(9)
Contributo fondo di compensazione danni Covid-19 Legge Bilancio 2021	0	21.137	(21.137)
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	705	21.618	(20.913)

Al netto del contributo rilevato nel periodo di confronto 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 semestre 2023 evidenziano una crescita del 41,7% 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 del 19,1% dovuta all’aumento di quasi tutte le componenti, 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 semestri chiusi al 30 giugno 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Beni e materiali di consumo	586	485	101
Materiali di manutenzione	111	70	41
Carburanti e gasolio	1.075	1.292	(217)
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	1.772	1.847	(75)

Questa categoria di costi evidenzia un leggero calo rispetto al primo semestre 2022 (-4%) legato prevalentemente al minor acquisto di carburante per aeromobili di Aviazione Generale a causa della contrazione dei relativi movimenti; tale riduzione è stata in parte compensata da maggiori acquisti di beni di consumo e arredi operativi per il terminal passeggeri.

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per i semestri chiusi al 30 giugno 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Spese di manutenzione	2.724	2.388	336
Utenze	1.743	1.466	277
Pulizie e servizi assimilati	1.263	1.069	194
Prestazioni di terzi	3.254	2.703	551
Servizi MBL	249	163	86
Pubblicità, promozione e sviluppo	388	288	100
Assicurazioni	621	538	83
Prestazioni professionali e consulenze	1.052	798	254
Compensi e rimborsi organi statutari	363	337	26
Altri costi per servizi	256	264	(8)
TOTALE COSTI PER SERVIZI	11.913	10.014	1.899

I costi per servizi aumentano del 19% rispetto al primo semestre 2022. La crescita maggiore è evidenziata dai costi di manutenzione e dai costi per prestazioni di terzi (si veda dettaglio nella tabella alla fine di questa sezione) per l'aumento del traffico e dell'operatività in generale che è alla base dei maggiori costi per servizi quali, in particolare, il servizio navetta per il trasporto dei passeggeri da/per i parcheggi. Quest'ultimo non era presente nel primo semestre 2022 in quanto sospeso temporaneamente per il calo del traffico dovuto al Covid ed è ripreso solo a partire dal secondo semestre 2022.

In crescita anche i costi delle utenze per ragioni principalmente legate ad un forte aumento del costo del gas metano, passato da una tariffa fissa ad una variabile. In aumento, infine, anche i costi per prestazioni professionali e consulenze dovuti principalmente all'avvio di nuove iniziative quali ad esempio quelle legate alla partecipazione in Urban V Spa, di selezione del personale e spese legali.

Di seguito un dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	647	562	85
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	1.746	1.568	178
Spese di manutenzione beni di terzi	331	258	73
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	2.724	2.388	336

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Sgombero neve	274	277	(3)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	476	66	410
Servizio assistenza PRM	467	419	48
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	210	210	0
Servizio di sicurezza	995	1.003	(8)
Altre prestazioni di terzi	832	728	104
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	3.254	2.703	551

iii. Costi per Servizi di costruzione

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

iv. Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per canoni, noleggio e altri costi per i semestri chiusi al 30 giugno 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Canoni di concessione	3.674	2.717	957
Canoni di noleggio	87	111	(24)
Affitti passivi	155	18	137
Canoni elaborazione dati	892	773	119
Altri costi per godimento beni di terzi	104	6	98
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	4.912	3.625	1.287

La crescita di questa categoria di costi (35,5%) è dovuta al canone di concessione aeroportuale prevalentemente per i maggiori volumi di traffico in base ai quali è calcolato.

v. **Oneri diversi di gestione**

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per i semestri chiusi al 30 giugno 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Oneri tributari	786	666	120
Contributo servizio antincendio	751	639	112
Minusvalenze patrimoniali	55	3	52
Altri oneri e spese di gestione	305	171	134
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	1.897	1.479	418

La crescita di questa categoria di costi (28,3%) è dovuta alla crescita degli oneri tributari, in particolar modo della TARI, tassa sui rifiuti, oltre che alla stima del contributo al servizio antincendio.

vi. **Costo del personale**

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i semestri chiusi al 30 giugno 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Salari e stipendi	10.618	9.083	1.535
Oneri sociali	3.063	2.628	435
Trattamento fine rapporto	752	687	65
Trattamento di quiescenza e simili	102	97	5
Altri costi del personale	744	553	192
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	15.279	13.048	2.232

La crescita del costo del personale (17,1%) è dovuta alla crescita dell'organico principalmente operativo (+48 risorse) che comporta anche la crescita degli "altri costi del personale" dettagliati nella tabella seguente. Oltre alla crescita dell'organico, il maggior costo del primo semestre 2023 è attribuibile anche all'assenza dell'ammortizzatore sociale della CIGS applicato nei primi mesi del 2022, anche se in percentuali minime, al maggior ricorso allo straordinario ed al minor godimento di ferie.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Mensa dipendenti	312	244	68
Spese per aggiornamento e formazione del personale	93	96	(2)
Spese missioni dipendenti	104	37	67
Spese varie per il personale	178	94	84
Altri accantonamenti del personale	57	82	(25)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	744	553	192

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

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Dirigenti	8	8	0
Impiegati	415	378	37
Operai	97	86	11
TOTALE PERSONALE	520	472	48

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	al 30.06.2023	al 30.06.2022	Variazione
Dirigenti	8	8	0
Impiegati	445	406	39
Operai	102	93	9
TOTALE PERSONALE	555	507	48

22. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i periodi chiusi al 30 giugno 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Ammortamento/svalutazione Diritti di concessione	4.101	3.704	397
Ammortamento altre attività immateriali	252	184	68
Ammortamento/svalutazione attività materiali	1.091	1.028	63
TOTALE AMMORTAMENTI	5.444	4.916	528

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

La crescita della voce "ammortamento/svalutazione dei Diritti di concessione" è dovuta principalmente all'impianto di distribuzione del carburante di Aviazione Generale che è destinato alla demolizione nel secondo semestre 2023 nell'ambito dei lavori di realizzazione del piazzale c.d. terzo lotto (rif. capitolo Investimenti della Relazione sulla Gestione).

Gli ammortamenti delle attività materiali includono 273 mila di Euro di ammortamento dei diritti d'uso di beni in leasing ai sensi dell'IFRS 16.

Nella categoria in esame non sono presenti importi a titolo di svalutazione delle immobilizzazioni.

23. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per i semestri chiusi al 30 giugno 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	538	408	130
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	1.351	1.177	174
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	697	109	588
TOTALE ACCANTONAMENTI	2.586	1.694	892

Questa categoria di costi evidenzia una crescita dovuta agli accantonamenti:

- a fondo svalutazione crediti per 538 mila Euro contro 408 mila del semestre di confronto a seguito dell'aggiornamento della valutazione di esigibilità dei crediti commerciali. Oltre all'accantonamento suesposto, la svalutazione complessiva dei crediti effettuata nel primo semestre 2023 deriva anche dalla riduzione dei ricavi maturati nel periodo per ulteriori 147 mila Euro;
- a fondo rinnovo delle infrastrutture aeroportuali che rappresenta la quota di competenza del periodo per le spese di ripristino e sostituzione delle infrastrutture aeroportuali da restituire ad Enac al termine della concessione in stato di efficienza e piena operatività. Il maggior accantonamento deriva dall'aggiornamento semestrale della programmazione degli interventi di ripristino e sostituzione;
- ad altri fondi per rischi e oneri derivante, prevalentemente, dall'aggiornamento semestrale degli interessi sul debito relativo al contributo al servizio antincendio per il rilevante aumento del tasso di interesse legale.

24. Proventi finanziari e oneri finanziari

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei proventi ed oneri finanziari per i semestri chiusi al 30 giugno 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Proventi da titoli	10	9	1
Proventi finanziari diversi dai precedenti	409	7	402
Proventi da attualizzazione fondi	16	813	(797)
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	435	829	(394)
Interessi passivi e oneri bancari	(851)	(358)	(493)
Oneri da attualizzazione fondi	(392)	(26)	(366)
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(16)	(3)	(13)
Altri oneri finanziari	(306)	(257)	(49)
TOTALE ONERI FINANZIARI	(1.565)	(644)	(921)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(1.130)	185	(1.315)

Dal lato dei proventi finanziari la voce "proventi finanziari diversi dai precedenti" accoglie il rendimento nel semestre in esame dei Time Deposit acquistati a fine 2022 e quindi non presenti nel semestre di confronto; d'altro lato i proventi da attualizzazione dei fondi, rilevanti al 30 giugno 2022, si sono pressoché azzerati al 30 giugno 2023 visto l'andamento prospettico tendenzialmente in diminuzione dei tassi di interesse che comporta maggiori oneri da attualizzazione dei fondi. In crescita anche gli interessi passivi sui finanziamenti e la voce "altri oneri finanziari" composta principalmente dai costi della garanzia Sace dei finanziamenti accesi nel 2020 dalla Capogruppo. Quest'ultima sta verificando la possibilità di avviare azioni di riduzione del costo dell'indebitamento.

25. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 30 giugno 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Imposte correnti	1.147	530	617
Imposte differite attive e passive	1.610	1.095	515
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	2.757	1.625	1.132
% imposte correnti sul risultato ante imposte	11,98%	1,98%	10%
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	28,80%	6,03%	23%

La stima delle imposte sul reddito del primo semestre 2023 ammonta a 2,7 milioni di Euro contro 1,6 milioni al 30 giugno 2022. Con riferimento all'IRES si segnala il rinnovo per il triennio 2021-2023 dell'opzione per la tassazione di Gruppo. La stima del carico fiscale IRES del primo semestre 2023 è rappresentata da un onere da tassazione consolidata, corrispondente all'IRES del 24% del reddito realizzato al netto dell'utilizzo della residua quota delle perdite fiscali rilevate nel 2020 oltre ad una quota di quelle rilevate nel 2021, il cui utilizzo influisce quindi sull'incidenza delle imposte correnti a scapito di quelle differite.

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

<i>Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Risultato ante imposte	9.572	26.962	(17.390)
Aliquota ordinaria	24,00%	24,00%	0%
Onere fiscale teorico	2.297	6.471	(4.174)
Effetto delle variazioni in aumento e diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria			
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	1.455	634	821
Costi deducibili in esercizi successivi	1.768	1.589	179
Altri costi indeducibili	498	504	(6)
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(51)	(257)	206
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(1.320)	(1.190)	(130)
Altre differenze	(1.517)	(1.323)	(194)
Contributo fondo di compensazione Covid	0	(21.137)	21.137
Utilizzo ACE pregressa	0	(1.485)	1.485
Utilizzo perdite pregresse	(8.482)	(3.337)	(5.145)
Rilascio differite attive/ accantonamento differite passive	198	(126)	324
Totale variazioni in aumento/diminuzione	(7.451)	(26.128)	18.677
Imponibile fiscale	2.121	834	1.287
Imposta Ires corrente	509	200	309
Aliquota effettiva IRES	5,32%	0,74%	-1,77%

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

<i>Dettaglio delle imposte correnti dell'esercizio</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2022	Variazione
Ires	509	200	309
Irap	609	333	276
Imposte esercizi precedenti	29	(3)	32
TOTALE	1.147	530	617

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.

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

Rapporti con società controllate

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Tag Bologna Srl, dal lato attivo, riguardano prevalentemente, la fornitura di alcuni servizi operativi (manutenzione mezzi e servizi di sicurezza), amministrativi e legali, di distacco del personale ed il compenso, riversato al datore di lavoro AdB, degli amministratori dipendenti della Capogruppo oltre alla subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all'assistenza al traffico di Aviazione Generale, per complessivi 53 mila Euro (contro 60 mila Euro del primo semestre 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 del primo semestre 2023 verso TAG ammontano a 237 mila Euro contro 228 mila del primo semestre 2022.

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 1,5 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 241 mila Euro contro 181 mila del primo semestre 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.

Rapporti con altre parti correlate

Nel semestre in esame il Gruppo 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 93 mila Euro (78 mila al 30 giugno 2022) e ha debiti per 83 mila Euro (49 mila al 30 giugno 2022);
- Malpensa Logistica Europa Spa per servizi di handling merci resi da FFM per mille Euro e debiti per agenzia merci di circa 3 mila Euro.

Infine al 30 giugno 2023 la Capogruppo ha sostenuto costi per prestazioni professionali resi dalla partecipata Urban V per 100 mila Euro.

27. Impegni, garanzie e rischi

Impegni da investimenti ambientali

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

Tali opere consistono nella realizzazione di una ampia fascia boscata a nord dell'aeroporto inclusiva di un percorso ciclabile fruibile dalla collettività, di estensione pari a 40 ettari di cui si sono avviati i lavori nel semestre in esame, in un progetto di conservazione naturalistica sul sito di interesse comunitario SIC IT4050018 "Golena San vitale" e nella progettazione e finanziamento di un percorso ciclabile di collegamento fra il polo aeroportuale e gli abitanti di Bologna e Lippo di Calderara di Reno. Per quest'ultimo intervento nel semestre in esame è proseguita la fase di progettazione.

L'esborso connesso all'impegno sopra descritto, che concorrerà altresì alla definizione delle future tariffe, è stato tenuto in debito conto nell'ambito delle analisi svolte al fine di verificare la recuperabilità dei diritti di concessione iscritti a bilancio.

Infine, relativamente al tema "rumore aeroportuale" AdB ha recentemente dichiarato l'impegno a istituire un fondo pluriennale a supporto di interventi di insonorizzazione degli edifici residenziali maggiormente esposti all'impatto acustico delle operazioni aeroportuali; fondo il cui importo – ad integrazione dei proventi della tassa di scopo "IRESA" – sarà definito ed erogato in base a successive analisi ed intese. Ad oggi non esistono elementi per effettuare una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione assunta, che rappresenta un requisito essenziale per l'iscrizione di una passività ex IAS 37. Non appena saranno disponibili maggiori informazioni ne saranno valutati gli impatti sui futuri bilanci.

Garanzie prestate

Al 30 giugno 2023 le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 23,4 milioni di Euro contro i 22,3 milioni del 31 dicembre 2022; per il dettaglio si rimanda all'apposito capitolo della Relazione sulla Gestione.

Tipologia e gestione degli altri rischi

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

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

Dopo la chiusura del semestre non si sono verificati eventi tali da giustificare modifiche alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria esposta in bilancio e quindi da richiedere rettifiche e/o annotazioni integrative al documento di bilancio con riferimento ai valori esposti al 30 giugno.

Come più diffusamente illustrato nella Relazione sulla gestione malgrado i significativi segnali positivi evidenziati dai volumi di traffico del semestre il Gruppo opera in un contesto macroeconomico e geopolitico di incertezza caratterizzato da manovre finanziarie restrittive, una generale perdita di slancio dell'economia globale e in un settore condizionato da una combinazione di fattori particolarmente sfidanti. In questo quadro l'andamento del traffico della stagione estiva 2023, sin qui particolarmente favorevole, ha consentito di chiudere il semestre con risultati che hanno superato anche le più ottimistiche previsioni di inizio anno in termini di volumi e con performance economico finanziarie positive, pur con marginalità condizionate dal contesto macro economico e dalla congiuntura inflattiva.

Nei prossimi mesi il Gruppo continuerà ad essere impegnato nel 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 in termini di trasformazione digitale e sostenibilità, ivi incluse quelle connesse al superamento dei limiti di zonizzazione del rumore aeroportuale, come più ampiamente esposto in Relazione sulla Gestione.

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), nella riunione del 13 luglio, ha adottato delibera di conformità definitiva al modello tariffario approvato con delibera n.92/2017 in relazione alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali elaborata da AdB, a seguito del recepimento dei correttivi prescritti dall'Autorità medesima con la delibera n. 82 del 28 aprile 2023. Tenuto conto del completamento dell'istruttoria con ART per la definizione della dinamica tariffaria 2023-2026 si conferma che risulta prossima la conclusione dell'istruttoria preordinata alla stipula del "Contratto di programma" ENAC-AdB 2023-2026.

Si segnala, infine, che le deliberazioni e agli atti procedimentali presupposti inerenti l'approvazione delle nuove tariffe, che già recepiscono i correttivi prescritti da ART in data 28 aprile 2023, in data 25 agosto sono state oggetto di ricorso al Presidente della Repubblica da parte dei cd. couriers-vettori DHL, Fedex e UPS. La Capogruppo ha già individuato il legale e le argomentazioni principali per la difesa degli atti procedimentali di cui le ricorrenti chiedono annullamento. Si darà informativa dell'andamento del contenzioso nelle successive relazioni riferite all'andamento della gestione.

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

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Enrico Postacchini)

Bologna, 6 settembre 2023

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

1. I sottoscritti, Nazareno Ventola, in qualità di Amministratore Delegato, e Patrizia Muffato, in qualità di Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio semestrale abbreviato, nel corso del primo semestre 2023.

2. La valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2023 si è basata su di un processo definito da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., in coerenza con il modello *Internal Control-Integrated Framework* emesso dal *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*, che rappresenta lo *standard* di riferimento generalmente accettato a livello internazionale.

3. Si attesta, inoltre, che:

3.1 il bilancio semestrale abbreviato al 30 giugno 2023:

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

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

Bologna, 6 settembre 2023

Amministratore Delegato

(Nazareno Ventola)

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

(Patrizia Muffato)

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2023

Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio
consolidato semestrale abbreviato

Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio consolidato semestrale abbreviato

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

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal rendiconto finanziario, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto e dalle relative note esplicative della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e controllate ("Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna") al 30 giugno 2023. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. E' nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

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

Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna al 30 giugno 2023 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

Bologna, 6 settembre 2023

EY S.p.A.



Marco Menabue
(Revisore Legale)



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT