

Resoconto Intermedio sulla Gestione al 30 Settembre 2023

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





Resoconto Intermedio sulla Gestione
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
Al 30 Settembre 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 periodo chiuso al 30 Settembre 2023	7
Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 2023	57
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	58
• Conto Economico consolidato	59
• Conto Economico Complessivo consolidato	60
• Rendiconto finanziario consolidato	61
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	62
Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 2023	63
Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	108

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 settembre 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 Settembre 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>	21
2.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i>	22
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	22
2.3 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO</i>	24
2.3.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	24
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE	25
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	25
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	28
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	31
3.4 PRINCIPALI INDICI	32
3.5 GLI INVESTIMENTI.....	32
3.6 IL PERSONALE	34
3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE	36
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	37
4.1 LA SOSTENIBILITA'	37
4.2 LA QUALITA'	38
5 IL QUADRO NORMATIVO	39
5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E DINAMICA TARIFFARIA PER IL PERIODO 2023-2026	39
5.2 FONDO ANTINCENDI.....	40
6 IL CONTENZIOSO	41
6.1 FONDO ANTINCENDI	41
6.2 RICORSO TRIBUTARIO AVVERSO L'AGENZIA DELLE ENTRATE – UFFICIO PROVINCIALE DEL TERRITORIO	42
6.3 CONTENZIOSO DOGANALE FFM	44
6.4 CONTRATTO D'APPALTO – RISOLUZIONE IN DANNO.....	45

7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	47
8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE	54
9 GARANZIE PRESTATE	55
10 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	55

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 periodo chiuso al 30 settembre 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 settembre 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

A livello globale l'orientamento restrittivo delle politiche monetarie nelle maggiori economie avanzate, il rallentamento dell'attività economica in Cina (anche per effetto della crisi immobiliare) e le tensioni internazionali, connesse al protrarsi della guerra in Ucraina ed alimentate dai recenti attacchi terroristici in Israele, pesano sull'evoluzione del quadro congiunturale globale. Secondo le previsioni pubblicate in ottobre dal FMI, l'espansione del PIL mondiale va a ridursi, collocandosi nella media del biennio 2023-2024 poco al di sotto del 3% (dal 3,5% nel 2022), con rischi orientati prevalentemente al ribasso rappresentati dalla debolezza dell'interscambio di merci, che grava sulle prospettive del commercio internazionale, e dall'aumento delle quotazioni energetiche, tornate a salire. Nell'Area Euro, secondo le stime di Banca d'Italia, prosegue il ristagno del PIL in atto dal 2022. Vi hanno inciso le condizioni di finanziamento più rigide e gli effetti dell'alta inflazione sul potere d'acquisto delle famiglie. L'attività rimane debole sia nella manifattura che nei servizi, con segnali di raffreddamento anche nel mercato del lavoro. In Italia, secondo le stime e le valutazioni di Banca d'Italia, prosegue la fase di debolezza dell'attività economica anche dopo il secondo trimestre 2023, estesa sia alla manifattura sia ai servizi. La domanda interna rimane debole riflettendo l'inasprimento delle condizioni di accesso al credito, l'erosione dei redditi delle famiglie dovuta all'inflazione e la perdita di vigore del mercato del lavoro. Le esportazioni risentono sia della scarsa vivacità della domanda mondiale, sia dell'attività economica nell'Area Euro.

In settembre, in Europa, l'inflazione al consumo e quella di fondo sono scese al 4,3% e al 4,5%, rispettivamente. La discesa dei prezzi al consumo, secondo la BCE, è sostenuta dalla riduzione dell'inflazione delle voci più persistenti del paniere di beni e servizi, favorendo una diminuzione marcata dei prezzi nel 2024 (al 3,2%) e nel 2025 (al 2,1%). Le aspettative di inflazione a lungo termine desunte dai mercati rimangono quindi in linea con l'obiettivo di stabilità dei prezzi. Tuttavia, pur essendo diminuita, l'inflazione di fondo rimane elevata risentendo dall'accelerazione dei prezzi di alcune componenti regolamentate o tipicamente legate all'andamento passato dell'inflazione.

Il prezzo del petrolio (qualità Brent) è salito a circa 90 dollari al barile a inizio ottobre (da quasi 75 a inizio luglio). Il rincaro riflette i tagli alla produzione operati dai paesi OPEC+ (oltre un milione di barili al giorno) e le riduzioni volontarie dell'offerta dell'Arabia Saudita e della Russia (1,3 milioni di barili al giorno). Rischi di rialzo delle quotazioni potrebbero derivare dal riaccutizzarsi delle tensioni in Medio Oriente. Il prezzo del gas naturale di riferimento per i mercati europei (*Title Transfer Facility, TTF*) è salito a circa 40 euro per megawattora a inizio ottobre, da poco sotto 35 euro a inizio luglio. L'andamento è in linea con le consuete dinamiche stagionali legate all'approssimarsi dell'inverno, ma ha risentito anche dei timori di interruzioni nelle forniture globali di gas naturale liquefatto determinati dagli scioperi in alcuni siti di produzione in Australia. Benché gli stoccaggi nell'Unione Europea stiano raggiungendo la capienza massima, permangono rischi di rialzo del prezzo del gas nei prossimi mesi, a causa dell'incertezza connessa da un lato con le accresciute tensioni geopolitiche, dall'altro con la ripresa della domanda europea e asiatica per usi industriali e con i potenziali maggiori consumi per riscaldamento qualora il prossimo inverno fosse più rigido della norma. La debolezza dell'attività globale e in particolare il rallentamento in Cina esercitano pressioni al ribasso sulle quotazioni dei metalli industriali e delle materie prime agricole. In controtendenza con l'andamento dell'indice generale, il riso ha registrato una crescita consistente dovuta alle restrizioni

all'esportazione da parte dell'India. Grazie alle maggiori forniture dalla Russia, sono rientrati gli aumenti nel prezzo del grano osservati in luglio dopo la scadenza dell'accordo tra quest'ultima e l'Ucraina per consentire le esportazioni dai porti ucraini. (*Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, Ottobre 2023*).

In questo quadro, secondo IATA, il traffico passeggeri a settembre 2023 registra una buona ripresa, continuando a segnare un pieno recupero dei valori pre-pandemici per il traffico domestico, che rimane resiliente. Il traffico passeggeri mondiale di settembre è stato del 2,7% inferiore rispetto ai volumi pre-Covid, registrando tuttavia un andamento eterogeneo: il traffico domestico traina il recupero, segnando un +5,0% rispetto al 2019, mentre il traffico internazionale rimane del 6,9% inferiore al 2019, pur beneficiando di una ripresa della riapertura a seguito della cancellazione delle restrizioni ai movimenti, specialmente nella zona Asia-Pacifico, oltre alla stagionalità della domanda. Inoltre, IATA sottolinea come, considerando le statistiche di vendita predittive, nonostante il trend generalizzato di ripresa anche per i prossimi mesi si confermi spinto da una buona performance del traffico internazionale a compensazione di un rallentamento nella ripresa del traffico domestico, le aspettative rimangano caute a fronte delle sfide potenziali del contesto attuale. Il traffico merci mondiale di settembre risulta superiore rispetto allo stesso mese del 2022 (+1,9%), scontando un mese di settembre a confronto particolarmente in sofferenza e registrando il secondo aumento positivo da febbraio 2022. Il segmento cargo tuttavia, pur risentendo del raffreddamento della domanda nel periodo in analisi, mostra resilienza e prosegue nella fase di lento recupero e riassetto dopo il periodo di forte crescita del 2021. 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, Settembre 2023*).

Il traffico passeggeri europeo nei primi nove mesi del 2023 è stato inferiore del 5,9% 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'11,2% rispetto al 2019, in peggioramento a causa delle problematiche legate al contesto macroeconomico e geopolitico (*Fonte: ACI Europe, Ottobre 2023*).

Il traffico passeggeri italiano ha continuato il trend di ripresa rispetto ai valori pre-pandemici anche nel corso dei primi nove mesi del 2023, facendo registrare volumi sostanzialmente in ripresa rispetto al 2019 (+1,6%), trainato da *performance* positive del traffico domestico. Nel singolo mese di settembre il traffico passeggeri è stato superiore del 4,8% rispetto al 2019. Per quanto concerne invece il traffico cargo, nel corso dei primi nove mesi registra un -1,6% a livello nazionale rispetto al 2019 (*Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, Ottobre 2023*).

L'Aeroporto di Bologna ha concluso i primi nove mesi del 2023 con un traffico passeggeri in sostanziale miglioramento rispetto ai valori pre-pandemici (+7,5% rispetto ai primi nove mesi del 2019). Il recupero si conferma a due velocità, trainato dall'importante ripresa del traffico domestico (+26,5% vs 2019) mentre il traffico internazionale rimane del 2,5% superiore allo stesso periodo del 2019, con un mix di traffico caratterizzato per il 68,7% da vettori *low cost*. Nei primi nove mesi del 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, Ottobre 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 settembre 2023;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell’indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 30 settembre 2023 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 8,28 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 299 milioni di Euro.

Andamento titolo AdB (01/01/2023-30/09/2023)

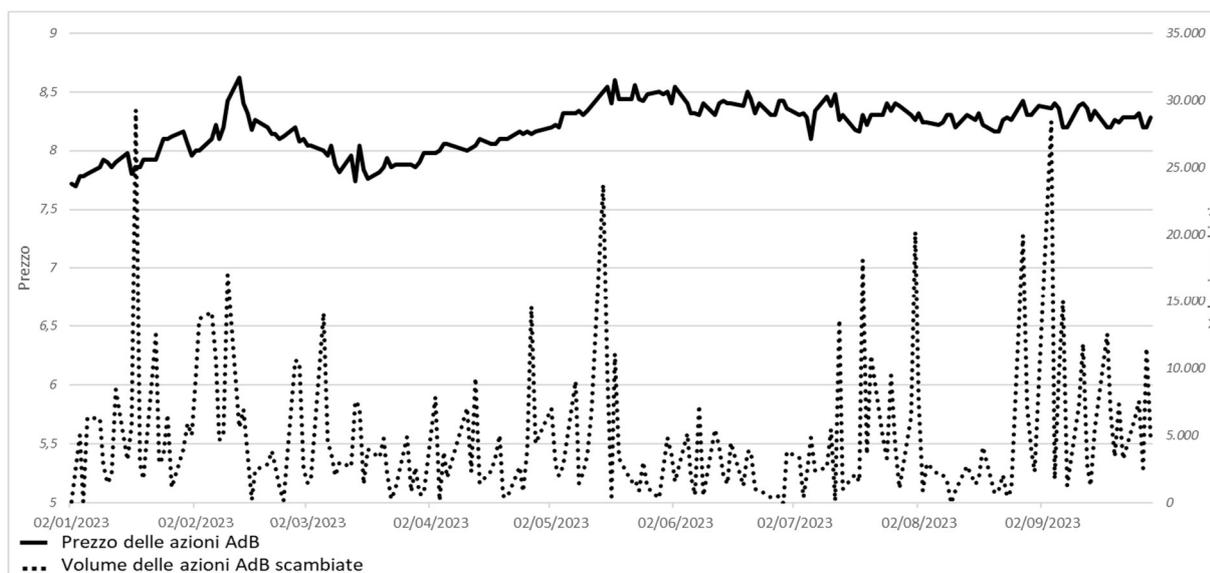


Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2023-30/09/2023)

- AdB



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2023-30/09/2023)



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 nove 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 fiducia nei mercati, in particolare a seguito del superamento della situazione pandemica mondiale e dei primi segnali di calo dell'inflazione, a seguito del quale è succeduto una fase di stabilizzazione. 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

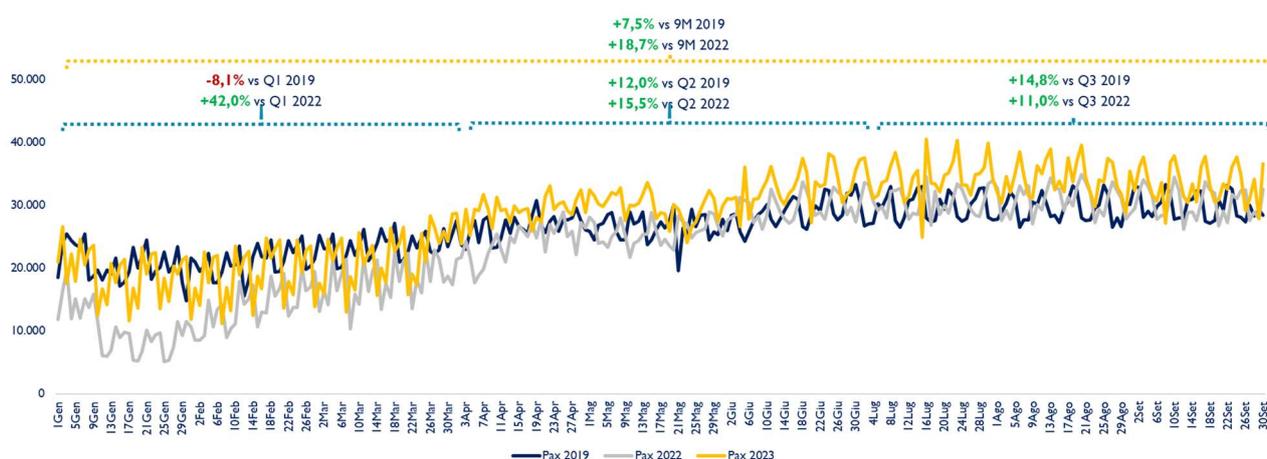
2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

I primi nove mesi del 2023 hanno 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 registrando record di traffico mensili storici per lo scalo.

Nei primi nove mesi dell'anno, infatti, lo scalo ha registrato complessivamente 7.716.841 passeggeri, in crescita rispetto ai primi nove mesi del 2022 (+18,7%), condizionati dalla diffusione della variante Omicron e dall'aggressione dell'Ucraina da parte della Russia, con 60.161 movimenti (+10,9%) e 37.783 tonnellate di merce trasportata (-6,7%). Anche rispetto al 2019 lo scalo ha registrato un traffico passeggeri superiore del 7,5%, con luglio come il miglior mese di sempre nella storia dello scalo, archiviando ufficialmente il "periodo nero" del Covid. I movimenti rimangono tuttavia ancora inferiori del 2,2%, mentre il traffico merci è stato superiore del 4%. Il *load factor* medio risulta in aumento dal 78,8% dei primi nove mesi del 2022 all'83,3% dei primi nove mesi del 2023. Il riempimento medio degli aeromobili risulta inoltre superiore anche rispetto ai primi nove mesi del 2019 (81,9%).

Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Settembre 2023



	Gennaio – Settembre 2023	Gennaio – Settembre 2022	Var % 2023-2022	Gennaio – Settembre 2019	Var % 2023-2019
Passeggeri	7.716.841	6.498.592	18,7%	7.175.435	7,5%
Movimenti	60.161	54.270	10,9%	58.844	2,2%
Tonnellaggio	4.186.432	3.708.016	12,9%	3.864.679	8,3%
Merce	37.783.053	40.484.261	(6,7%)	36.336.775	4,0%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Settembre 2023	% sul totale	Gennaio – Settembre 2022	% sul totale	Gennaio – Settembre 2019	% sul totale	Var % 23-22	Var % 23-19
Linea	2.365.411	30,7%	1.718.490	26,4%	2.918.751	40,7%	37,6%	(19,0%)
Low cost	5.302.991	68,7%	4.743.064	73,0%	4.133.751	57,6%	11,8%	28,3%
Charter	35.968	0,5%	21.435	0,3%	103.847	1,4%	67,8%	(65,4%)
Transiti	4.620	0,1%	7.264	0,1%	12.307	0,2%	(36,4%)	(62,5%)
Totale Aviazione Commerciale	7.708.990	99,9%	6.490.253	99,9%	7.168.656	99,9%	18,8%	7,5%
Aviazione Generale	7.851	0,1%	8.339	0,1%	6.779	0,1%	(5,9%)	15,8%
Totale complessivo	7.716.841	100,0%	6.498.592	100,0%	7.175.435	100,0%	18,7%	7,5%

Il traffico *low cost* ha fatto registrare una variazione positiva dei volumi rispetto al 2019 (+28,3%), mentre il traffico di linea ha mostrato un recupero più lento (-19,0% 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 57,6% dei primi nove mesi del 2019 al 68,7% del 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 oltre all'instabilità del contesto macroeconomico e geopolitico, a partire dalla stagione estiva 2022 ha segnato un'importante ripresa rispetto ai valori del 2019, scontando un effetto positivo del turismo di rivalsa in conseguenza alla cessazione 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 (+26,5% rispetto al 2019), mentre il comparto internazionale risente ancora delle incertezze sullo scenario macroeconomico e geopolitico attuale, arrivando tuttavia a superare i valori del 2019 (+2,5%).

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Settembre 2023	% sul totale	Gennaio – Settembre 2022	% sul totale	Gennaio – Settembre 2019	% sul totale	Var % 23-22	Var % 23-19
Nazionale	1.894.302	24,5%	1.736.818	26,7%	1.497.138	20,9%	9,1%	26,5%
Internazionale	5.814.688	75,4%	4.753.435	73,1%	5.671.518	79,0%	22,3%	2,5%
Totale Aviazione Commerciale	7.708.990	99,9%	6.490.253	99,9%	7.168.656	99,9%	18,8%	7,5%
Aviazione Generale	7.851	0,1%	8.339	0,1%	6.779	0,1%	(5,9%)	15,8%
Totale complessivo	7.716.841	100,0%	6.498.592	100,0%	7.175.435	100,0%	18,7%	7,5%

Nonostante le parziali limitazioni agli spostamenti internazionali abbiano caratterizzato anche la stagione invernale, soprattutto verso i paesi dell'Est asiatico, sei tra le dieci principali destinazioni sono città estere, la prima delle quali è Barcellona con circa 336 mila passeggeri.

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio – Settembre 2023	Gennaio – Settembre 2022	Var % 2023-2022	Gennaio – Settembre 2019	Var % 2023-2019
Catania	463.725	421.845	9,9%	305.237	51,9%
Barcellona	336.332	285.007	18,0%	296.094	13,6%
Palermo	239.116	277.381	(13,8%)	202.517	18,1%
Parigi CDG	214.650	199.811	7,4%	227.961	(5,8%)
Tirana	214.078	145.607	47,0%	119.416	79,3%
Madrid	206.070	210.307	(2,0%)	226.359	(9,0%)
Londra LHR	190.529	145.621	30,8%	237.392	(19,7%)
Istanbul	184.045	130.588	40,9%	149.354	23,2%
Brindisi	183.708	163.981	12,0%	143.904	27,7%
Francoforte	182.812	135.884	34,5%	244.194	(25,1%)

Traffico passeggeri inclusi transiti

Traffico Merci

(in KG)	Gennaio – Settembre 2023	Gennaio – Settembre 2022	Var % 2023-2022	Gennaio – Settembre 2019	Var % 2023-2019
Merce via aerea di cui	30.479.891	31.419.676	(3,0%)	28.346.057	7,5%
Merce	30.479.585	31.372.231	(2,8%)	28.323.925	7,6%
Posta	306	47.445	(99,4%)	22.132	(98,6%)
Merce via superficie	7.303.162	9.064.585	(19,4%)	7.990.718	(8,6%)
Totale	37.783.053	40.484.261	(6,7%)	36.336.775	4,0%

Relativamente al **traffico merci**, nei primi nove mesi del 2023 si registra un livello di traffico cargo e posta a Bologna pari a 37.783.053 Kg, con un decremento del 6,7% 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 macroeconomiche e finanziarie, nonostante si veda qualche segno di ripresa da fine settembre.

Se si confronta l'andamento del traffico merci dei primi nove mesi del 2023 con lo stesso periodo del 2019, si evidenzia un incremento complessivo del 4,0%.

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. %
Ricavi da Passeggeri	43.450	36.576	6.874	18,8%	45.908	-5,4%
Ricavi da Vettori	22.886	20.427	2.459	12,0%	19.547	17,1%
Ricavi da Operatori aeroportuali	3.151	3.881	(730)	-18,8%	2.757	14,3%
Incentivi al traffico	(21.945)	(20.762)	(1.183)	5,7%	(19.568)	12,1%
Ricavi per Servizi di Costruzione	15.474	8.703	6.771	77,8%	9.881	56,6%
Altri Ricavi	1.308	1.061	247	23,3%	1.127	16,1%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	(82)	(2)	(80)	n.s.	0	n.s.
Totale Ricavi SBU AVIATION	64.242	49.884	14.358	28,8%	59.652	7,7%

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.

Nei primi nove mesi del 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 28,8% rispetto al 2022 e del 7,7% sul 2019. In particolare, per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+18,8% rispetto al 2022 e -5,4% rispetto al 2019): i ricavi da Passeggeri sono correlati all'andamento del traffico passeggeri e delle tariffe, che nei primi nove mesi del 2023 rimangono pressoché invariate rispetto al 2022 (stesse tariffe per il periodo gennaio-maggio; tariffa media in linea con il 2022 nel periodo giugno-agosto e in lieve calo a partire dal mese di settembre), ma sono in calo rispetto al 2019;
- Ricavi da Vettori (+12% rispetto al 2022 e +17,1% 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 (-18,8% rispetto al 2022 e +14,3% 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;
- Incentivi: la variazione degli incentivi (+5,7% rispetto al 2022 e +12,1% rispetto al 2019) è legata all'andamento del traffico incentivato;

- Ricavi per Servizi di Costruzione: l'incremento di questa voce (+77,8% rispetto al 2022 e +56,6% 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 i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. %
Retail e Advertising	13.811	10.980	2.831	25,8%	11.677	18,3%
Parcheggi	15.120	11.909	3.211	27,0%	12.899	17,2%
Real Estate	2.248	2.235	13	0,6%	1.831	22,8%
Servizi ai passeggeri	5.667	4.344	1.323	30,5%	4.731	19,8%
Ricavi per Servizi di Costruzione	1.334	594	740	124,6%	1.434	-7,0%
Altri Ricavi	2.293	1.958	335	17,1%	2.246	2,1%
Riduzione Ricavi non Aeronautici a FSC	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	40.473	32.020	8.453	26,4%	34.818	16,2%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un incremento del 26,4% rispetto al 2022 e del 16,2% 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 (+25,8% rispetto al 2022 e +18,3% 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 (+27% rispetto al 2022 e +17,2% 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. Il lieve incremento rispetto al 2022 deriva dalle rivalutazioni dei contratti e da nuovi operatori.

Servizi ai passeggeri

Nei primi nove mesi del 2023 i servizi ai passeggeri vedono una crescita del 30,5% rispetto al 2022 e del 19,8% 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 periodo gennaio-settembre 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 (+124,6% rispetto al 2022 -7% 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 (+17,1%) è dovuto principalmente a maggiori attività di manutenzione effettuate sui mezzi degli operatori aeroportuali e a penali determinate da ritardi nell'esecuzione dei lavori di realizzazione del piazzale aeromobili III lotto.

Rispetto al 2019 (+2,1%) la crescita deriva dai ricavi di vendita del liquido *deicing* aeromobili (nello stesso periodo del 2019 non era ancora presente la nuova gestione del liquido, acquistato e gestito da ADB e venduto all'*handler* per lo svolgimento del servizio), dal 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 e secondo trimestre 2023, 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, e dall'applicazione delle penali di cui sopra.

2.3 STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO

2.3.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. %
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 periodo gennaio-settembre 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 i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	47.657	40.347	7.310	18,1%	48.890	-2,5%
Ricavi per servizi non aeronautici	39.168	31.506	7.662	24,3%	33.502	16,9%
Ricavi per servizi di costruzione	16.808	9.296	7.512	80,8%	11.315	48,5%
Altri ricavi e proventi della gestione	1.082	21.892	(20.810)	-95,1%	763	41,8%
RICAVI	104.715	103.041	1.674	1,6%	94.470	10,8%
Materiali di consumo e merci	(2.581)	(3.118)	537	-17,2%	(1.590)	62,3%
Costi per servizi	(18.182)	(15.745)	(2.437)	15,5%	(14.992)	21,3%
Costi per servizi di costruzione	(16.007)	(8.854)	(7.153)	80,8%	(10.776)	48,5%
Canoni, noleggi e altri costi	(7.987)	(6.240)	(1.747)	28,0%	(6.499)	22,9%
Oneri diversi di gestione	(2.944)	(2.306)	(638)	27,7%	(2.426)	21,4%
Costo del personale	(22.983)	(20.047)	(2.936)	14,6%	(21.958)	4,7%
COSTI	(70.684)	(56.310)	(14.374)	25,5%	(58.241)	21,4%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	34.031	46.731	(12.700)	-27,2%	36.229	-6,1%
Ammortamento diritti di concessione	(6.181)	(5.573)	(608)	10,9%	(4.643)	33,1%
Ammortamento altre attività immateriali	(399)	(324)	(75)	23,1%	(904)	-55,9%
Ammortamento attività materiali	(1.576)	(1.541)	(35)	2,3%	(2.060)	-23,5%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(8.156)	(7.438)	(718)	9,7%	(7.607)	7,2%
Accantonamento rischi su crediti	(493)	(745)	252	-33,8%	(516)	-4,5%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(1.946)	(1.584)	(362)	22,9%	(1.795)	8,4%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(1.132)	(224)	(908)	405,4%	(306)	269,9%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(3.571)	(2.553)	(1.018)	39,9%	(2.617)	36,5%
TOTALE COSTI	(82.411)	(66.301)	(16.110)	24,3%	(68.465)	20,4%
RISULTATO OPERATIVO	22.304	36.740	(14.436)	-39,3%	26.005	-14,2%
Proventi finanziari	611	1.311	(700)	-53,4%	88	594,3%
Oneri finanziari	(2.411)	(965)	(1.446)	149,8%	(1.007)	139,4%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	20.504	37.086	(16.582)	-44,7%	25.086	-18,3%
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(5.845)	(4.490)	(1.355)	30,2%	(7.184)	-18,6%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	14.659	32.596	(17.937)	-55,0%	17.902	-18,1%
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	14.659	32.596	(17.937)	-55,0%	17.902	-18,1%

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

Il periodo gennaio-settembre 2023 si chiude con un **utile consolidato di 14,7 milioni di Euro** contro 32,6 milioni al 30 settembre 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 a settembre 2022 con cui confrontare il risultato dello stesso periodo del 2023 ammonta a 11,5 milioni di Euro e la crescita è quindi del 27,9%.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 1,6% rispetto al 2022 e del 10,8% 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 18,1% rispetto al 2022 per effetto dell'andamento positivo del traffico e calano del 2,5% 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 24,3% rispetto al 2022 e del 16,9% rispetto al 2019 per l'andamento delle diverse componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** crescono (+80,8% rispetto al 2022 e +48,5% rispetto al 2019) per maggiori investimenti realizzati nel settore aviation e non 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 43,3% rispetto al 2022. A determinare la crescita rispetto al 2019 sono stati i contributi descritti nella sezione non aviation e i maggiori ricavi da oneri condominiali a seguito della crescita dei costi dell'energia, mentre rispetto al 2022, oltre agli oneri condominiali, hanno contribuito le penali derivanti da ritardi nell'esecuzione dei lavori di realizzazione del piazzale aeromobili III lotto.

I **costi** del periodo crescono complessivamente del 25,5% sullo stesso periodo del 2022 e del 21,4% sul 2019.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano una contrazione del 17,2% rispetto al 2022 dovuta al minor acquisto di carburante per aeromobili dell'Aviazione Generale, come conseguenza del calo dei movimenti, compensata in parte da maggiori acquisti di beni di consumo e arredi operativi per il terminal passeggeri; l'aumento del 62,3% 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 (+15,5%) 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, navette per i parcheggi remoti, prestazioni professionali e consulenze, pulizie, sviluppo e promozione e assicurazioni; i costi per servizi crescono anche rispetto al 2019 (+21,3%) a causa di maggiori costi per utenze, manutenzioni, servizi di sicurezza, navette per i parcheggi remoti, pulizie, prestazioni professionali e consulenze e assicurazioni;
- ✓ l'andamento della voce **canoni, noleggi e altri costi** (+28% rispetto al 2022 e +22,9% 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 oltre a maggiori canoni di elaborazione dati e affitti passivi;
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** crescono del 27,7% rispetto al 2022 e del 21,4% 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-settembre 2023 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA) di 34 milioni di Euro** contro un margine di 46,7 milioni di Euro del 2022, fortemente influenzato del contributo derivante dal Fondo di compensazione, e di 36,2 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 **8,2 milioni di Euro** contro 7,4 milioni del periodo di confronto; +718 mila Euro legati all'avanzamento del piano investimenti ed alla prossima demolizione dell'impianto di distribuzione del carburante per l'Aviazione Generale, prevista nell'ultimo trimestre 2023, nell'ambito dei lavori di realizzazione del piazzale aeromobili c.d terzo lotto. La crescita evidenziata dagli **accantonamenti** (+1.018 mila Euro) è dovuta ai maggiori stanziamenti, 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.

In conseguenza dell'andamento suesposto, il **Risultato Operativo (EBIT)** si attesta a **22,3 milioni di Euro** contro 36,7 milioni del 2022 e, maggiormente significativo come confronto in quanto non impattato dal contributo per danni Covid, 26 milioni di Euro del 2019 (-14%).

La **gestione finanziaria** chiude con un **saldo negativo di 1,8 milioni di Euro** contro un risultato positivo di 346 mila Euro del periodo di confronto a causa dei maggiori oneri da attualizzazione dei fondi e della crescita degli interessi passivi sui mutui e relativi costi accessori per la garanzia Sace sui finanziamenti accesi nel 2020 dalla Capogruppo. Per ridurre questi ultimi e per ottimizzare la struttura finanziaria e migliorare il profilo di scadenze del debito, la Capogruppo, nel mese di settembre, ha rimborsato anticipatamente il finanziamento Intesa Sanpaolo Spa di 33,9 milioni di Euro con garanzia SACE e ha sottoscritto un nuovo finanziamento ESG KPI Linked Loan con Credit Agricole Italia di 15 milioni di Euro e della durata di 60 mesi che prevede un bonus sullo spread definito contrattualmente al raggiungimento di alcuni KPI ESG. In particolare, sono stati condivisi impegni di progressiva riduzione dell'intensità di emissione di gas clima-alteranti, in abbinamento con una crescente auto-produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili.

Il **Risultato ante imposte** dei primi nove mesi del 2023 si attesta a **20,5 milioni di Euro** contro 37,1 milioni al 30 settembre 2022 e 25,1 milioni di Euro al 30 settembre 2019.

Le **imposte sul reddito** sono stimate in **5,8 milioni di Euro** contro 4,5 milioni del 2022, quest'ultimo grazie dalla detassazione del contributo Covid-19, e 7,2 milioni del 2019.

Il **risultato netto del periodo**, interamente di competenza del Gruppo, si attesta a un utile di **14,7 milioni di Euro**, in forte recupero rispetto agli esercizi condizionati dalla pandemia ma in contrazione rispetto all'utile netto di 17,9 milioni di Euro del 2019 (-18,1%).

L'andamento del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione, del contributo derivante dal Fondo di compensazione danni Covid e dei ricavi per credito da TV su Fondo di Rinnovo viene indicato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	47.657	40.347	7.310	18,1%	48.890	-2,5%
Ricavi per servizi non aeronautici	39.168	31.506	7.662	24,3%	33.502	16,9%
Altri ricavi e proventi della gestione	944	755	189	25,0%	763	23,7%
RICAVI RETTIFICATI	87.769	72.608	15.161	20,9%	83.155	5,5%
Materiali di consumo e merci	(2.581)	(3.118)	537	-17,2%	(1.590)	62,3%
Costi per servizi	(18.182)	(15.745)	(2.437)	15,5%	(14.992)	21,3%
Canoni, noleggi e altri costi	(7.987)	(6.240)	(1.747)	28,0%	(6.499)	22,9%
Oneri diversi di gestione	(2.944)	(2.306)	(638)	27,7%	(2.426)	21,4%
Costo del personale	(22.983)	(20.047)	(2.936)	14,6%	(21.958)	4,7%
COSTI RETTIFICATI	(54.677)	(47.456)	(7.221)	15,2%	(47.465)	15,2%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	33.092	25.152	7.940	31,6%	35.690	-7,3%
Ricavi per servizi di costruzione	16.808	9.296	7.512	80,8%	11.315	48,5%
Costi per servizi di costruzione	(16.007)	(8.854)	(7.153)	80,8%	(10.776)	48,5%
Margine Servizi di Costruzione	801	442	359	81,2%	539	48,6%
Ricavi per credito da TV su Fondo di Rinnovo	138	0	(138)	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)	34.031	46.731	(12.700)	-27,2%	36.229	-6,1%

I **ricavi rettificati** evidenziano una crescita del 20,9% sui primi nove mesi del 2022 e del 5,5% sul medesimo periodo del 2019. I **costi rettificati** sono in crescita del 15,2% sia sul 2022 che sul 2019, determinando un **Margine Operativo Lordo rettificato di 33,1 milioni di Euro** contro 25,2 milioni di Euro del 2022 (+31,6%), ma ancora inferiore ai 35,7 milioni di Euro del 2019 (-7,3%).

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	3° TRIM 2023	Var % vs 2022	Var % vs 2019
Traffico Passeggeri	1.803.185	42,0%	-8,1%	2.781.930	15,5%	12,0%	3.131.726	11,0%	14,8%
CONTO ECONOMICO (in migliaia di Euro)	1° TRIM 2023	Var % vs 2022	Var % vs 2019	2° TRIM 2023	Var % vs 2022	Var % vs 2019	3° TRIM 2023	Var % vs 2022	Var % vs 2019
RICAVI RETTIFICATI	21.044	45,8%	-5,1%	29.227	21,7%	8,9%	32.005	14,3%	8,7%
Ricavi per servizi aeronautici	10.606	43,1%	-13,5%	15.098	21,2%	-1,6%	16.785	14,7%	-1,1%
Ricavi per servizi non aeronautici	10.189	48,5%	5,3%	13.574	21,6%	21,7%	14.905	14,2%	21,9%
Altri ricavi e proventi della gestione	249	59,6%	5,2%	555	41,1%	56,6%	315	2,8%	34,6%
COSTI RETTIFICATI	(15.736)	24,7%	9,9%	(17.401)	18,5%	13,5%	(17.578)	12,4%	20,1%
Costo del personale	(6.926)	20,3%	1,7%	(7.538)	15,7%	1,1%	(7.310)	10,6%	9,3%
Altri costi operativi	(8.810)	28,3%	17,2%	(9.863)	20,8%	25,3%	(10.268)	13,7%	29,1%
MOL RETTIFICATO	5.308	193,6%	-32,4%	11.826	26,7%	2,7%	14.427	16,7%	-2,5%
EBITDA MARGIN RETTIFICATO	25,2%	n.s.	n.s.	40,5%	n.s.	n.s.	45,1%	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 30.09.2023	al 30.09.2022	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	33.419	46.407	(12.988)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	13.433	51.758	(38.325)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	27.993	(10.521)	38.514
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(25.625)	(3.665)	(21.960)
Variazione finale di cassa	15.801	37.572	(21.771)

Disponibilità liquide inizio periodo	27.868	28.215	(347)
Variazione finale di cassa	15.801	37.572	(21.771)
Disponibilità liquide fine periodo	43.669	65.787	(22.118)

Il flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante ha prodotto cassa per 33,4 milioni di Euro contro 46,4 milioni di Euro a settembre 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 dell'anno 2022 risulta positiva per 8,1 milioni di Euro.

I flussi di cassa del capitale circolante del periodo hanno assorbito cassa per 20 milioni di Euro per:

- incremento dei crediti commerciali lordi per 15,7 milioni di Euro e degli altri crediti per 8,1 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 4 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 4,2 milioni di Euro e degli "altri debiti" per 5,8 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 **13,4 milioni di Euro** contro un flusso di cassa positivo di 51,7 milioni del 2022.

Il flusso di cassa positivo delle **attività di investimento** per 28 milioni di Euro è determinato:

- dalla generazione di risorse per 15 milioni di Euro per l'incasso dei *time deposit* scaduti e per 30 milioni di Euro per la riclassifica nelle liquidità disponibili dei *time deposit* con durata residua inferiore a 3 mesi;
- dall'assorbimento di risorse generato dalle **attività di investimento** in immobilizzazioni materiali e immateriali, prevalentemente diritti di concessione per **17 milioni di Euro** contro 10,5 milioni nel periodo di confronto.

Il flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento è stato negativo per **25,6 milioni di Euro** per:

- il rimborso volontario anticipato del finanziamento Intesa Sanpaolo Spa con garanzia SACE per 33,9 milioni di Euro;
- il rimborso delle rate dei mutui in scadenza;
- l'incasso di un nuovo finanziamento di 15 milioni di Euro;
- il pagamento delle passività per leasing.

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è stata **positiva per 15,8 milioni di Euro**.

Di seguito il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo al 30 settembre 2023 a confronto con il 31 dicembre 2022 e con il 30 settembre 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 i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per l'esercizio chiuso al 31.12.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Variazione 30.09.2023 31.12.2022	Variazione 30.09.2023 30.09.2022
A Disponibilità liquide	13.174	27.868	65.787	(14.694)	(52.613)
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	30.495	0	0	30.495	30.495
C Altre attività finanziarie correnti	0	45.058	0	(45.058)	0
D Liquidità (A+B+C)	43.669	72.926	65.787	(29.257)	(22.118)
E Debito finanziario corrente	(2.208)	(2.819)	(2.900)	611	692
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(12.322)	(14.976)	(12.141)	2.654	(181)
G Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(14.530)	(17.795)	(15.041)	3.265	511
H Posizione finanziaria corrente netta (G - D)	29.139	55.131	50.746	(25.992)	(21.607)
I Debito finanziario non corrente	(24.998)	(47.605)	(53.406)	22.607	28.408
J Strumenti di debito	0	0	0	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(178)	(521)	(642)	343	464
L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(25.176)	(48.126)	(54.048)	22.950	28.872
M Totale posizione finanziaria netta (H + L)	3.963	7.005	(3.302)	(3.042)	7.265

La Posizione Finanziaria Netta del Gruppo al 30 settembre 2023 è pari a **circa 4 milioni di Euro** contro 7 milioni di Euro al 31 dicembre 2022 e -3,3 milioni al 30 settembre 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 13,4 milioni di Euro;
- al cash flow negativo delle attività di investimento per 17 milioni di Euro;
- al flusso di cassa positivo generato dalla scadenza dei *time deposit* per 15 milioni di Euro;
- al cash flow negativo per 25,6 milioni di Euro delle attività di finanziamento.

Dal lato dei debiti si rilevano significative differenze nei periodi in esame dovute al rimborso da parte di AdB del finanziamento Intesa Sanpaolo con garanzia SACE e alla sottoscrizione di un nuovo finanziamento con Credit Agricole.

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 30.09.2023	al 31.12.2022	al 30.09.2022	Variazione 30.09.2023 31.12.2022	Variazione 30.09.2023 30.09.2022
-Crediti commerciali	27.895	12.672	22.669	15.223	5.226
-Crediti tributari	422	387	152	35	270
- Altri Crediti	11.700	4.775	9.505	6.925	2.195
-Rimanenze di magazzino	917	912	939	5	(22)
Subtotale	40.934	18.746	33.265	22.188	7.669
-Debiti commerciali	(29.108)	(24.869)	(25.560)	(4.239)	(3.548)
-Debiti tributari	(3.235)	(2.923)	(2.785)	(312)	(450)
-Altri debiti	(38.577)	(32.256)	(35.067)	(6.321)	(3.510)
Subtotale	(70.920)	(60.048)	(63.412)	(10.872)	(7.508)
Capitale circolante netto operativo	(29.986)	(41.302)	(30.147)	11.316	161
Immobilizzazioni	230.001	220.367	219.358	9.634	10.643
-Imposte differite attive	6.464	10.002	10.167	(3.538)	(3.703)
-Altre attività non correnti	15.611	13.869	13.700	1.742	1.911
Totale immobilizzazioni	252.076	244.238	243.225	7.838	8.851
- Fondi rischi, oneri e TFR	(19.168)	(17.673)	(16.194)	(1.495)	(2.974)
- Fondo imposte differite	(2.801)	(2.843)	(2.847)	42	46
-Altre passività non correnti	(101)	(115)	(55)	14	(46)
Subtotale	(22.070)	(20.631)	(19.096)	(1.439)	(2.974)
Capitale fisso operativo	230.006	223.607	224.129	6.399	5.877
Totale Impieghi	200.020	182.305	193.982	17.715	6.038

FONTI	al 30.09.2023	al 31.12.2022	al 30.09.2022	Variazione 30.09.2023 31.12.2022	Variazione 30.09.2023 30.09.2022
Posizione finanziaria netta	3.963	7.005	(3.302)	(3.042)	7.265
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(99.010)	(67.887)	(67.770)	(31.123)	(31.240)
-Risultato dell'esercizio	(14.659)	(31.109)	(32.596)	16.450	17.937
Patrimonio Netto di Gruppo	(203.983)	(189.310)	(190.680)	(14.673)	(13.303)
-Patrimonio Netto di terzi	0	0	0	0	0
Totale Patrimonio Netto	(203.983)	(189.310)	(190.680)	(14.673)	(13.303)
Totale fonti	(200.020)	(182.305)	(193.982)	(17.715)	(6.038)

Il **capitale investito netto** al 30 giugno 2023 è pari a **200 milioni di Euro** in aumento di 17,7 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2022 principalmente per la crescita degli investimenti prevalentemente in diritti di concessione - il capitale fisso aumenta di 6 milioni di Euro attestandosi a 252 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 -30 milioni di Euro per effetto della crescita dei crediti superiore all'aumento dei debiti.

Sul lato delle fonti, si registra al 30 settembre 2023 una posizione finanziaria netta di circa 4 milioni di Euro contro 7 milioni al 31 dicembre 2022, mentre il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo**, pari a **204 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 settembre 2023.

3.5 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli **investimenti** realizzati al **30 settembre 2023** è pari a **17,3 milioni di Euro**, di cui 12,1 milioni di Euro relativi ad investimenti di natura infrastrutturale ed in ottemperanza alle prescrizioni di Masterplan, ed ulteriori 5,2 milioni di Euro relativi ad investimenti destinati alla sostenibilità, innovazione, qualità e operatività aeroportuale.

Tra i principali investimenti infrastrutturali si segnalano:

- **Ampliamento parcheggio aeromobili terzo lotto:** nel terzo trimestre 2023 si sono conclusi con entrata in esercizio parziale, i lavori di ampliamento del piazzale Apron 3 e proseguono i lavori per la realizzazione di un nuovo impianto carburante per i voli di Aviazione Generale. Di prossimo avvio i lavori per l'installazione di nuovi AVL (Aiuti Visivi Luminosi), a valle della conclusione degli interventi su torri faro ed impianti di videosorveglianza collegati;
- **Nuovo Impianto di laminazione:** completati i 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 la riqualifica dell'area su cui insiste l'attuale bacino;
- **Rifunzionalizzazione area cargo:** si stanno concludendo i lavori per la rifunzionalizzazione dell'area cargo con l'obiettivo di incrementare la capacità di stoccaggio dell'infrastruttura cargo esistente, riorganizzando gli spazi interni e massimizzando le aree per il deposito della merce *import* ed *export*;
- **Riconfigurazione curbside 1° piano:** prossimi alla conclusione al 30 settembre i lavori di riqualifica e adeguamento degli spazi *landside* posti all'esterno del terminal passeggeri al piano primo;
- **Riconfigurazione Sala Partenze Schengen:** avviati i lavori di ampliamento della sala imbarchi Schengen che prevedono l'espansione in aree *landside*, la sistemazione e il miglioramento dell'assetto esistente dei flussi passeggeri insieme all'ottimizzazione delle aree commerciali;
- **Nuova viabilità perimetrale:** avviati i lavori di realizzazione della nuova viabilità perimetrale che comprendono la realizzazione di opere di urbanizzazione relative all'entrata in servizio della viabilità e alla futura realizzazione dei depositi carburanti e piazzali;
- **Nuovo Parcheggio Multipiano:** è stata aggiudicata la gara per la realizzazione di un nuovo parcheggio multipiano composto da due corpi (Park A e Park B) distribuiti su 8 livelli (piano terra + 7 piani) che ospiterà 2.218 posti auto.

- **Riqualificazione area *security* e controllo passaporti:** proseguono i lavori finalizzati ad efficientare i sottosistemi di controllo principali dell'aerostazione quali i controlli di sicurezza e i controlli passaporti ed aumentare il livello di qualità e di servizio offerti al passeggero.

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 segnala la realizzazione di opere di:

- **compensazione ambientale**, con 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 G. Marconi, compensando gli impatti ambientali legati alle operazioni aeroportuali. Nel mese di giugno sono stati avviati i lavori di realizzazione del bosco, inclusa la fase di "piantumazione" autunnale;
- **nuovi impianti fotovoltaici**, tra cui la realizzazione dei pannelli a copertura sull'edificio BHS, l'avvio dei lavori di realizzazione di un impianto più potente rispetto all'esistente a copertura del terminal e la conclusione e l'approvazione del progetto di fattibilità tecnico economica per la realizzazione di un impianto fotovoltaico a terra a nord della pista di volo;
- **altri interventi di efficientamento e rinnovo**, tra cui illuminazione, colonnine di ricarica per veicoli elettrici insieme al rinnovo parco mezzi con nuove auto elettriche ed un impianto di recupero acque piovane per la raccolta di pluviali;
- **interventi su impianti tecnologici** (completamento seconda torre evaporativa a servizio dei *chiller* di condizionamento del Terminal, condizionamento moli di imbarco, nuovi Gruppi elettrogeni presso edificio Merci, adeguamento del sistema di evacuazione fumi e calore come da normativa) e di **information technology**;
- riqualifica della **nuova viabilità di accesso** con installazione di nuova segnaletica dinamica all'ingresso dell'aeroporto;
- installazione di una nuova **macchina radiogena "dual view"** per il controllo delle merci per adeguamento alla normativa vigente;
- realizzazione di **nuova bussola** nei pressi dell'area **MBL** per migliorare la gestione dei flussi passeggeri e consentire un ingresso dedicato per l'ingresso al Marconi Express.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli **interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali** e degli impianti al 30 settembre 2023 è pari a **2,157 milioni di Euro**, di cui:

- 935 migliaia di Euro per interventi *airside* con interventi di ripristino per ammaloramenti nello strato di pavimentazione della via di rullaggio e sul raccordo;
- 752 migliaia di Euro per interventi *landside* destinati al mantenimento dell'operatività (riqualifica strada di accesso e riqualifica toilettes aerostazione);
- 470 migliaia di Euro per interventi su impianti (rinnovo motore impianto di cogenerazione, monitor di informativa al pubblico, ascensori, porte automatiche e portoni, gruppi di continuità, impianto *de-icing*).

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Var. ass. VS 2022	Var. % VS 2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio Equivalenti Full Time	487	441	46	10%	496	-9	-2%
Dirigenti	8	8	0	0%	9	(1)	-11%
Quadri	40	36	4	11%	32	8	25%
Impiegati	346	313	33	11%	357	(11)	-3%
Operai	93	84	9	11%	98	(5)	-5%

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Var. ass. VS 2022	Var. % VS 2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio	534	483	51	11%	546	-12	-2%
Dirigenti	8	8	0	0%	9	(1)	-11%
Quadri	40	36	4	11%	32	8	25%
Impiegati	388	352	36	10%	404	(16)	-4%
Operai	98	87	11	13%	101	(3)	-3%

Fonte: Elaborazione della Società

Le variazioni dell'organico (+ 46 FTE rispetto al 2022 e -9 FTE rispetto al 2019) riguardano quasi esclusivamente il personale operativo e sono quindi legate all'andamento del traffico nei tre periodi in esame.

Il costo

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Var. ass. vs 2022	Var. % vs 2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. ass. vs 2019	Var. % vs 2019
Costo del Lavoro	22.983	20.047	2.936	14,6%	21.958	1.025	4,7%

Il costo del personale dei primi nove mesi del 2023 si incrementa del 14,6% 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;
- incremento dei premi variabili dovuti ai risultati aziendali;
- maggiori costi per mensa, missioni e oneri di utilità sociale.

Malgrado il calo di organico il costo del personale si incrementa del 4,7% anche rispetto al 2019 principalmente per gli aumenti salariali legati al rinnovo del CCNL, corrisposti a tranches a partire da gennaio 2020 fino a luglio 2022, e all'incremento dei premi variabili.

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 stata 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 con il 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 periodo gennaio-settembre 2023 si sono tenuti due importanti percorsi formativi manageriali, entrambi finanziati:

- *“Eng-Agement”*, Personal & Team Development per potenziare il self-management, rafforzando la percezione di sé e l'autostima, facilitare la relazione e l'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.

Si evidenziano inoltre altri corsi manageriali quali il percorso finanziato *“SDG Action Manager”* rivolto a membri dei comitati di sostenibilità/parità di genere, il corso *“Leadership e cultura dell'errore”* rivolto ai dirigenti e il corso finanziato *“Presentation Design Tools – oltre il power point”* rivolto trasversalmente.

E' proseguita l'erogazione del corso di Front Line e Relazione con il Passeggero Disruptive, rivolto al personale di front line per migliorare l'accoglienza, ascoltare e capire, in un tempo limitato, le reali esigenze dell'utenza per soddisfarne le richieste e anticipare eventuali atteggiamenti aggressivi. È proseguita inoltre l'erogazione dei corsi di *cyber-security*, obbligatori per tutto il personale AdB.

Infine, 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. Nei primi nove mesi del 2023 sono stati formati 7 gruppi di neo aspiranti addetti security, con una media di 10 persone per gruppo. Relativamente alla formazione in ambito safety, si evidenziano due importanti corsi fruiti dal nuovo assessor, il Post Holder progettazione: *l'Aerodrome Instructors e Assessors* e *l'Airport Operations in Conjunction with Construction Work*.

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 settembre 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.

Nei primi nove mesi del 2023 FFM ha gestito 17.575.293 Kg di merce evidenziando una crescita del traffico servito del 15% rispetto all'anno precedente. La crescita è stata determinata dal traffico via superficie (22%) mentre il traffico via aerea registra una leggera flessione (-1%).

A fronte della crescita suesposta, FFM ha registrato un volume di ricavi in aumento del 7,5% e del 10,6% dei costi della gestione caratteristica dovuto:

- ai maggiori costi per servizi di vigilanza, servizi doganali e altre prestazioni di terzi connesse alla maggior operatività (14%);
- all'aumento del costo del personale (10,6%) anche per il distacco di due risorse non presenti nell'analogo periodo del 2022.

Per effetto dei fattori suesposti il margine operativo lordo (EBITDA) evidenzia un leggero calo (-3,2%) passando da 516 mila Euro dei primi nove mesi del 2022 ai 500 mila del 2023 e il risultato operativo caratteristico (EBIT) dai 495 mila Euro ai 473 mila Euro per effetto della sostanziale stabilità ed esiguità delle voci ammortamenti e accantonamenti. Il risultato del periodo, infine, si attesta a 358 mila Euro contro 374 mila dei primi nove mesi del 2022 (-4,4%).

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 51%, 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 settembre 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.

Nei primi nove mesi del 2023 l'Aviazione Generale in Italia ha avuto una riduzione dei movimenti aeromobili del 2% rispetto al 2022 e una crescita del traffico passeggeri del 3,6% (Fonte Assaeroporti e Aeroporti 2030). In questo contesto il traffico servito da TAG ha evidenziato una riduzione del 4% in termini di movimenti, del 3% in termini di tonnellaggio e dell'8% in termini di passeggeri.

I ricavi complessivi del periodo sono inferiori rispetto ai valori dei primi nove mesi del 2022 (-21%) a causa dell'andamento negativo del traffico, 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 del 19% principalmente per il minor acquisto di carburante determinando un margine operativo lordo di 1,03 milioni di Euro (-9% sul MOL dei primi nove mesi del 2022 rettificato del contributo Covid) e un risultato di periodo di 325 mila Euro (-53% sull'utile al 30 settembre 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 terzo trimestre 2023 il Gruppo ha dato continuità alle diverse attività avviate e descritte nel paragrafo "Sostenibilità" del Bilancio Semestrale 2023 cui si rimanda per ogni approfondimento oltre a portare avanti gli investimenti volti a mitigare l'impatto ambientale dell'aeroporto come descritti al par. "Gli Investimenti" del presente documento.

Tra le azioni più significative del terzo trimestre 2023 si segnala:

- l'adesione al Global Compact delle Nazioni Unite che sancisce pubblicamente il forte impegno del Gruppo al rispetto e alla promozione dei Dieci Principi fondamentali sui diritti umani e del lavoro, sull'ambiente e sulla lotta alla corruzione e ad agire a sostegno degli obiettivi sanciti dai 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile (SDG) promossi con l'Agenda ONU 2030;
- la certificazione bike friendly dell'Aeroporto di Bologna. Adb è la prima società di gestione aeroportuale ad ottenere dal FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta) la certificazione Azienda Bike Friendly che riconosce ufficialmente le aziende che si contraddistinguono per aver realizzato al loro interno un ambiente di lavoro che promuove e sostiene l'utilizzo della bicicletta;
- sempre in tema di certificazioni, Aeroporto di Bologna ha ottenuto nel mese di settembre il rinnovo annuale della Certificazione della Parità di Genere in base alla normativa UNI/PdR 125:2022 ottenuta a settembre 2022, confermando il punteggio di 100/100;
- la collaborazione tra Aeroporto di Bologna e Plastic Free Onlus per la progressiva riduzione ed eliminazione della plastica monouso nei punti di ristorazione in aeroporto e la sensibilizzazione sul tema dell'inquinamento da plastica. Il percorso per un aeroporto "senza plastica" impegna, su base volontaria, i retailer presenti all'adozione di una metodologia "virtuosa" di progressiva riduzione - con obiettivo finale l'eliminazione della plastica monouso nelle attività di vendita al pubblico.

Infine, nel mese di ottobre ADB ha ricevuto l'attestazione ISO 30415:2021 sulla "Diversità e Inclusione" che valuta la capacità di un'azienda di valorizzare le diversità presenti nell'ambiente di lavoro, favorendo l'inclusione. E' la prima volta che l'ISO 30415 viene assegnata ad un gestore aeroportuale italiano.

4.2 LA QUALITA'

È proseguito anche nel trimestre estivo il trend positivo per la qualità dei servizi e la soddisfazione dei passeggeri, già in evidenza nella prima parte dell'anno. I risultati sono stati particolarmente positivi, in particolare per i servizi interamente in capo al Gruppo, per i quali sono state messe in atto azioni migliorative già dall'inizio dell'anno al fine di anticipare le possibili criticità estive. La soddisfazione per la pulizia del terminal e delle *toilettes*, ad esempio, ha mantenuto livelli molto elevati grazie ad un rinforzo dei presidi giornalieri ed ai lavori eseguiti nel terminal. Il condizionamento dei moli, concluso entro l'avvio dei mesi estivi, ha favorevolmente giovato alla soddisfazione dei passeggeri. La soddisfazione per la disponibilità di punti di ricarica ha raggiunto una soglia ottimale, per effetto delle installazioni integrative fatte nel 2022. Anche i tempi di attesa ai controlli di sicurezza sono stati sensibilmente inferiori all'anno precedente grazie ad una oculata politica di *recruiting* ed organizzazione del Gruppo. Parimenti, anche i tempi di assistenza dei passeggeri PRM in arrivo e partenza sono inferiori all'anno precedente. Sul fronte della accessibilità, è stato concluso un importante intervento sulla viabilità di accesso all'aeroporto che ha contribuito a rendere più fluido l'accesso ai parcheggi a lunga e breve sosta interni al sedime.

Relativamente alle sofferenze rilevate su alcuni processi, in particolare la riconsegna bagagli, il Gruppo ha organizzato tavoli di confronto con gli *handler* per analizzare le attuali condizioni ed indirizzare possibili interventi migliorativi di breve-medio periodo, con l'obiettivo di supportare il processo.

INDICATORI	Gen-Set 2023	Gen-Set 2022
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilettes	98,4	94
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni	91	71
Percezione complessiva su efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico	100	99
Percezione su chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica interna	100	99
Tempo di attesa al check-in	21'20''	23'39''
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	6'59''	9'59''
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in partenza prenotati	9'27''	9'35''
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in arrivo prenotati	5'41''	5'57''
Tempi di riconsegna del primo bagaglio	28'59''	26'59''
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio	36'59''	34'59''
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	6'52''	7'12''

5 IL QUADRO NORMATIVO

Nel presente paragrafo vengono citati i principali elementi di rilevante novità dell'ultimo periodo e fino alla data di approvazione della presente Relazione nel contesto normativo e regolatorio, per il resto rinviandosi alla semestrale 2023.

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

In data 6 ottobre 2023 è stato stipulato, presso la sede di ENAC, in Roma, il "Contratto di programma" ENAC-AdB relativo al periodo 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 sono valide ed efficaci con decorrenza dal 1° 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 conferito mandato difensivo legale, altresì individuando le argomentazioni principali per la difesa degli atti procedimentali di cui le ricorrenti chiedono annullamento.

In data 25 ottobre 2023 si è svolta l'Audizione Annuale degli Utenti dello scalo "Guglielmo Marconi" di Bologna, avente ad oggetto:

- la determinazione dei corrispettivi per l'annualità 2024 e la rendicontazione annuale dei corrispettivi 2022;
- l'aggiornamento del livello dei diritti applicati a decorrere dal 1° settembre 2023, in ragione dei correttivi imposti mediante la delibera n. 82/2023 di ART;
- la consuntivazione del recupero tariffario nei confronti degli utenti aeroportuali (di segno più o meno), con riferimento al periodo intercorrente tra il 1° giugno 2023 e il 31 agosto 2023;
- la proposta di revisione della tariffa per il corrispettivo PRM per l'anno 2024.

Il corrispettivo PRM 2024 – in diminuzione rispetto alla tariffa 2023, anche per effetto del processo di progressiva internalizzazione del servizio da parte del Gestore – è stato approvato con voto favorevole di tutti gli utenti presenti aventi diritto, a cui si sono sommati i voti degli assenti. A chiusura dell'audizione, il Gestore ha pubblicato sul proprio sito web il livello dei diritti applicabili nella nuova annualità, provvedendo inoltre alla trasmissione degli stessi, a mezzo PEC, ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio, fermo restando quanto previsto dall'art. 6.2 della Direttiva Allegato A1 alla delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017/2009/12/CE. L'attività di vigilanza dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai termini e per gli effetti del paragrafo 6.1.2 del Modello ART risulta, tuttora, in corso, così come, parimenti, quella di vigilanza ENAC rispetto al corrispettivo PRM 2024 approvato.

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 delle 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. AdB impugnerà la sentenza di primo grado presso la Corte di Giustizia Tributaria di secondo grado. 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.

6 IL CONTENZIOSO

Nel presente paragrafo vengono citati i contenziosi che hanno avuto i più rilevanti sviluppi giudiziari e/o extragiudiziali nel recente periodo, senza dunque pretesa di esaustività rispetto a tutte le posizioni per le quali sono state appostate specifiche somme nell'ambito del fondo rischi contenziosi. Si rinvia per il resto alla Relazione semestrale 2023.

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. AdB impugnerà la sentenza di primo grado presso la Corte di Giustizia Tributaria di secondo grado.

Si è sempre in attesa, peraltro, 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.

In data 11 ottobre 2023 l'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Bologna, Ufficio del Territorio ha tuttavia presentato appello impugnando l'esito della sentenza favorevole emessa dalla Corte di Giustizia Tributaria di primo grado. I Difensori della Capogruppo provvederanno a presentare le opportune controdeduzioni entro i termini di legge ulteriormente evidenziando le argomentazioni a sostegno delle posizioni della medesima Capogruppo.

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 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 fidejussione 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. I procedimenti sono stati riuniti e si è in attesa della fissazione della prossima udienza.

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.

6.4 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 giudiziali 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 dall'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, in relazione al quale, all'udienza del 20 settembre, preso atto dell'impossibilità di giungere ad una composizione amichevole della controversia, il Giudice si è riservato sulle molteplici istanze delle parti.

6.5 Impugnativa Regolamento ENAC c.d. *fuelers* – TAR LAZIO

Trattasi di un ricorso all'Autorità Giudiziaria Amministrativa presentato da AdB per l'annullamento, previa adozione della misura cautelare ex art. 55, comma 10 C.P.A. del Regolamento ENAC "recante disposizioni sulla costruzione, l'acquisto e la gestione dei depositi carburante avio negli aeroporti aperti al traffico commerciale affidati in concessione" pubblicato in data 26 maggio 2023 (in seguito Regolamento).

I Giudici del Tar Lazio hanno fissato udienza pubblica il 6 dicembre 2023, per la trattazione nel merito.

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), e favorita dalla contrazione dell'inflazione, nonostante l'instabilità del contesto geopolitico, oltre alla variabilità di quello macroeconomico che impatta l'anno in corso (*Fonte: ACI World, 14th Advisory Bulletin on the impact of COVID-19 on the airport business—and the path to recovery, Settembre 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 settembre 2023 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 64% contro il 50% al 30 giugno e il 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 settembre 2023, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 54,2%.

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*.

Tenuto conto dell'andamento del consuntivo al 30 settembre 2023 rispetto alle previsioni tendenziali, non essendosi manifestati indicatori di *impairment*, il Gruppo conferma le risultanze di recuperabilità degli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 30 settembre 2023, così come del capitale investito netto del Gruppo.

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 dei voli passeggeri e merci dell'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.

A seguito di unanime decisione dei componenti della Commissione aeroportuale "rumore" in data 26 ottobre, ENAC, con Ordinanza della Direzione Territoriale Emilia-Romagna, ha prorogato fino al 31 marzo 2024, sia in decollo sia in atterraggio, le procedure operative decise nei tavoli tecnici inter istituzionali suddette ed attuate negli scorsi mesi, in via sperimentale. Ciò valutati i positivi risultati delle misure per l'abbattimento degli impatti di sorvolo notturno sulla città di Bologna, e sempre fatte salvo necessità imprescindibili legate alla sicurezza e *safety* delle operazioni di volo.

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 periodo 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	30/09/2023	30/09/2022	Var.	Var.
Fidejussioni	10.664	9.668	997	10%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	1.332	1.840	(508)	-28%
Totale garanzie prestate	22.869	22.380	489	2%

Al 30 settembre 2023, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 22,9 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 1,3 milioni di Euro.

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

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

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

Ad ottobre i passeggeri dell’Aeroporto di Bologna sono stati complessivamente 943.763, con un incremento del 16,9% su ottobre 2019 (periodo pre-Covid) e del 12,2% su ottobre 2022. È il migliore ottobre della storia del Marconi.

Nel dettaglio, crescono soprattutto i passeggeri su voli nazionali (230.280, +43,2% su ottobre 2019 e +11,6% su ottobre 2022), ma registrano un’ottima *performance* anche i passeggeri su voli internazionali (713.483, +10,3% sullo stesso mese 2019 e +12,3% sullo stesso mese del 2022). In crescita anche i movimenti, a quota 6.996 (+12,3% sul 2019 e +10,9% sul 2022), mentre le merci trasportate per via aerea sono state 3.854 tonnellate (+13,9% sul 2019 e -8,7% sul 2022).

Le destinazioni preferite di ottobre 2023 sono state: Catania, Barcellona, Palermo, Tirana, Madrid, Francoforte, Parigi De Gaulle, Brindisi, Istanbul e Bucarest.

Nel periodo gennaio - ottobre i passeggeri complessivi sono stati 8.652.753, in aumento dell'8,5% sullo stesso periodo del 2019 e del 18,0% sullo stesso periodo del 2022. Nei primi 10 mesi del 2023 i movimenti complessivi sono stati 63.352, in crescita del 2,7% rispetto al 2019 e del 12,4% sul 2022. Le merci trasportate per via aerea da gennaio ad ottobre sono state 34.334 tonnellate: +8,3 sul 2019 e -3,5% sul 2022.

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

Secondo le ultime previsioni di ACI Europe, le stime di recupero del traffico passeggeri per l'anno in corso sono state riviste sostanzialmente al rialzo, raggiungendo il -4,5% rispetto al 2019. La domanda si è mostrata resiliente anche grazie alla spinta positiva del turismo di rivalsa e alla riapertura al traffico internazionale del mercato asiatico dopo le stringenti restrizioni ai movimenti. Tuttavia, la ripresa continua a risentire delle pressioni inflazionistiche sull'economia, dell'aumento dei costi di viaggio e delle tensioni geopolitiche internazionali. Anche per il 2024, nonostante si sia anticipata la previsione della ripresa dei livelli di traffico pre-pandemici (+1,4% VS 2019), lo sviluppo risentirà della generale perdita di slancio dell'economia globale, del livello ancora elevato dell'inflazione (specialmente per i beni energetici), della disponibilità di materie prime e pezzi di ricambio necessari e delle tensioni geopolitiche in continuo cambiamento (*Fonte: ACI Europe, Airport Traffic Forecast, Revised Outlook 2023-2027, Ottobre 2023*). Le previsioni di Eurocontrol sulla ripresa dei movimenti aerei rimangono tuttavia più conservative, mantenendo al 2025 il completo recupero dei valori del 2019 (*Fonte: Eurocontrol, Forecast update 2023-2029, Ottobre 2023*).

Con uno sguardo a lungo termine, 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 sullo scalo, sin qui particolarmente favorevole, ha consentito al Gruppo di chiudere il periodo 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.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Enrico Postacchini)

Bologna, 14 novembre 2023

Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 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 30.09.2023	al 31.12.2022
Diritti di concessione		216.314	205.997
Altre attività immateriali		1.445	1.391
Attività immateriali	1	217.759	207.388
Terreni, immobili, impianti e macchinari		10.625	11.362
Investimenti immobiliari		1.617	1.617
Attività materiali	2	12.242	12.979
Partecipazioni	3	119	119
Altre attività finanziarie non correnti	4	15.231	13.489
Imposte differite attive	5	6.464	10.002
Altre attività non correnti	6	261	261
Altre attività non correnti		22.075	23.871
ATTIVITA' NON CORRENTI		252.076	244.238
Rimanenze di magazzino	7	917	912
Crediti commerciali	8	27.895	12.672
Altre attività correnti	9	12.122	5.162
Attività finanziarie correnti	10	0	45.058
Cassa e altre disponibilità liquide	11	43.669	27.868
ATTIVITA' CORRENTI		84.603	91.672
TOTALE ATTIVITA'		336.679	335.910

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.09.2023	al 31.12.2022
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		99.010	67.887
Risultato dell'esercizio		14.659	31.109
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	12	203.983	189.310
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	12	203.983	189.310
TFR e altri fondi relativi al personale	13	3.432	3.313
Imposte differite passive	14	2.801	2.843
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	10.449	10.541
Fondi per rischi e oneri	16	1.999	1.235
Passività finanziarie non correnti	17	25.176	48.126
Altri debiti non correnti		101	115
PASSIVITA' NON CORRENTI		43.958	66.173
Debiti commerciali	18	29.108	24.869
Altre passività	19	41.812	35.179
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	2.897	2.555
Fondi per rischi e oneri	16	391	29
Passività finanziarie correnti	17	14.530	17.795
PASSIVITA' CORRENTI		88.738	80.427
TOTALE PASSIVITÀ		132.696	146.600
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		336.679	335.910

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022
Ricavi per servizi aeronautici		47.657	40.347
Ricavi per servizi non aeronautici		39.168	31.506
Ricavi per servizi di costruzione		16.808	9.296
Altri ricavi e proventi della gestione		1.082	21.892
Ricavi	20	104.715	103.041
Materiali di consumo e merci		(2.581)	(3.118)
Costi per servizi		(18.182)	(15.745)
Costi per servizi di costruzione		(16.007)	(8.854)
Canoni, noleggi e altri costi		(7.987)	(6.240)
Oneri diversi di gestione		(2.944)	(2.306)
Costo del personale		(22.983)	(20.047)
Costi	21	(70.684)	(56.310)
Ammortamento diritti di concessione		(6.181)	(5.573)
Ammortamento altre attività immateriali		(399)	(324)
Ammortamento attività materiali		(1.576)	(1.541)
Ammortamenti e svalutazioni	22	(8.156)	(7.438)
Accantonamento rischi su crediti		(493)	(745)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(1.946)	(1.584)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(1.132)	(224)
Accantonamenti per rischi ed oneri	23	(3.571)	(2.553)
Totale Costi		(82.411)	(66.301)
Risultato operativo		22.304	36.740
Proventi finanziari	24	611	1.311
Oneri finanziari	24	(2.411)	(965)
Risultato ante imposte		20.504	37.086
Imposte dell'esercizio	25	(5.845)	(4.490)
Utile (perdita) d'esercizio		14.659	32.596
Utile (perdita) di terzi		0	0
Utile (perdita) di gruppo		14.659	32.596
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,41	0,91
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,41	0,91

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022
Utile (perdita) di esercizio (A)	14.659	32.596
<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)	14.675	32.881
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	14.675	32.881

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2023	al 30.09.2022
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	20.504	37.086
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(801)	(442)
+ Ammortamenti	8.156	7.438
+ Accantonamento fondi	3.571	2.553
+ Oneri/(proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	526	(1.248)
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	1.274	902
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	88	(23)
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	101	141
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	33.419	46.407
Variazione rimanenze di magazzino		
	(5)	(204)
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(15.707)	(3.266)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti	(8.100)	(3.880)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	4.239	6.600
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	5.881	8.561
Interessi pagati	(1.722)	(1.002)
Interessi incassati	120	0
Imposte pagate	(2.393)	(23)
TFR e altri fondi del personale pagati	(45)	(92)
Utilizzo fondi	(2.254)	(1.343)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	13.433	51.758
Acquisto di attività materiali		
	(1.241)	(1.030)
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(15.766)	(9.491)
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	45.000	0
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	27.993	(10.521)
Finanziamenti ricevuti		
	15.000	0
Finanziamenti rimborsati	(40.244)	(3.231)
Pagamento quota capitale leasing	(381)	(434)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(25.625)	(3.665)
Variazione finale di cassa		
	15.801	37.572
Disponibilità liquide inizio periodo		
	27.868	28.215
Variazione finale di cassa		
	15.801	37.572
Disponibilità liquide fine periodo		
	43.669	65.787

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 = 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
Attribuzione del risultato esercizio 2022	0	0	1.494	28.537	0	0	1.076	(31.109)	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	16	0	14.659	14.675
Patrimonio netto al 30.09.2023	90.314	25.683	9.673	85.926	(3.272)	(642)	(18.359)	14.659	203.983

<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 = 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
Attribuzione del risultato esercizio 2021	0	0	0	273	0	0	(6.990)	6.717	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	285	0	32.596	32.862
Patrimonio netto al 30.09.2022	90.314	25.683	8.179	57.389	(3.272)	(775)	(19.435)	32.596	190.680

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 Settembre 2023

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato intermedio del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato abbreviato del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per i nove mesi chiusi al 30 settembre 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 periodo 1° gennaio - 30 settembre 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 consolidato intermedio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per il periodo chiuso al 30 settembre 2023 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 14 novembre 2023.

Contenuto e forma del bilancio consolidato semestrale abbreviato

Il Bilancio Consolidato al 30 settembre 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. 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.

Area di consolidamento

Il bilancio consolidato è stato predisposto sulla base dei bilanci al 30 settembre 2023 della Società Capogruppo e delle società da essa controllate, direttamente ed indirettamente, approvati dalle rispettive assemblee o dagli organi direttivi deputati, opportunamente rettificati per renderli conformi agli IFRS. Le società controllate sono consolidate integralmente a partire dalla data di acquisizione, ovvero dalla data in cui il Gruppo acquisisce il controllo, e cessano di essere consolidate alla data in cui il controllo è trasferito al di fuori del Gruppo.

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società controllate le informazioni al 30 settembre 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 30.09.2023	al 31.12.2022
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l. Società Unipersonale	316	100,00%	100,00%

Informativa relativa ai Settori Operativi

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

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

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

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 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.

in migliaia di euro	per i nove mesi chiusi al	per i nove mesi chiusi	per i nove mesi chiusi	per i nove mesi
	30.09.2023	al 30.09.2023	al 30.09.2023	chiusi al 30.09.2023
	Aviation	Non Aviation	Altro	Totale
Ricavi	64.242	40.473	0	104.715
Costi	(54.946)	(15.738)	0	(70.684)
Margine Operativo Lordo	9.296	24.735	0	34.031
Ammortamenti e svalutazioni	(5.576)	(2.580)	0	(8.156)
Accantonamenti	(3.217)	(354)	0	(3.571)
Risultato operativo	503	21.801	0	22.304
Proventi finanziari	0	0	611	611
Oneri finanziari	0	0	(2.411)	(2.411)
Risultato ante imposte	503	21.801	(1.800)	20.504
Imposte dell'esercizio	0	0	(5.845)	(5.845)
Utile (perdita) d'esercizio	503	21.801	(7.645)	14.659
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	14.659

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022
	Aviation	Non Aviation	Altro	Totale
Ricavi	49.884	32.020	21.137	103.041
Costi	(45.243)	(11.067)	0	(56.310)
Margine Operativo Lordo	4.641	20.953	21.137	46.731
Ammortamenti e svalutazioni	(5.014)	(2.424)	0	(7.438)
Accantonamenti	(2.121)	(432)	0	(2.553)
Risultato operativo	(2.494)	18.097	21.137	36.740
Proventi finanziari	0	0	1.311	1.311
Oneri finanziari	0	0	(965)	(965)
Risultato ante imposte	(2.494)	18.097	21.483	37.086
Imposte dell'esercizio	0	0	(4.490)	(4.490)
Utile (perdita) d'esercizio	(2.494)	18.097	16.993	32.596
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	32.596

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

<i>in migliaia di euro</i>	Al 30.09.2023	Al 30.09.2023	Al 30.09.2023	Al 30.09.2023
	Aviation	Non Aviation	Altro	Totale
Attività non correnti	192.613	37.470	21.993	252.076
Attività immateriali	189.060	28.699	0	217.759
Diritti di concessione	188.278	28.036	0	216.314
Altre attività immateriali	782	663	0	1.445
Attività materiali	3.482	8.760	0	12.242
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3.482	7.143	0	10.625
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	71	11	21.993	22.075
Partecipazioni	0	0	119	119
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	15.231	15.231
Imposte differite attive	0	0	6.464	6.464
Altre attività non correnti	71	11	179	261
Attività correnti	31.183	8.203	45.217	84.603
Rimanenze di magazzino	423	494	0	917
Crediti commerciali	21.456	6.439	0	27.895
Altre attività correnti	9.304	1.270	1.548	12.122
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	43.669	43.669
Totale attività	223.796	45.673	67.210	336.679

<i>in migliaia di euro</i>	Al 30.09.2022	Al 30.09.2022	Al 30.09.2022	Al 30.09.2022
	Aviation	Non Aviation	Altro	Totale
Attività non correnti	181.311	38.207	23.707	243.225
Attività immateriali	177.448	26.307	0	203.755
Diritti di concessione	176.727	25.800	0	202.527
Altre attività immateriali	721	507	0	1.228
Attività materiali	3.712	11.891	0	15.603
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3.712	7.159	0	10.871
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	151	9	23.707	23.867
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	13.379	13.379
Imposte differite attive	0	0	10.167	10.167
Altre attività non correnti	151	9	117	277
Attività correnti	25.698	6.468	66.886	99.052
Rimanenze di magazzino	416	523	0	939
Crediti commerciali	17.455	5.214	0	22.669
Altre attività correnti	7.827	731	1.099	9.657
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	65.787	65.787
Totale attività	207.009	44.675	90.593	342.277

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.

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 settembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2023	al 31.12.2022	Variazione
Diritti di concessione	216.314	205.997	10.317
Software, licenze e diritti simili	675	765	(90)
Altre attività immateriali	41	45	(4)
Certificati Energetici	0	0	0
Altre attività immateriali in corso	729	581	148
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	217.759	207.388	10.371

Al 30 settembre 2023, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 16,1 milioni di Euro al lordo degli ammortamenti di periodo (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) e al netto del Terminal Value su tali *asset* ovvero del valore di subentro ex art.703 del cod. nav. iscritto alla voce "4. Altre attività finanziarie non correnti" al valore rivalutato al termine della concessione e attualizzato al 30 settembre 2023 per 1,6 milioni di Euro.

La crescita dei Diritti di concessione è principalmente dovuta a:

- la realizzazione di un nuovo piazzale di sosta per aeromobili per aviazione commerciale. Trattasi dei lavori di ampliamento del piazzale Apron 3, parzialmente entrato in esercizio nel terzo trimestre 2023, di collegamento con il piazzale dedicato all'Aviazione Generale (Apron 4);
- il pagamento delle indennità di esproprio per la realizzazione di una fascia boscata a nord dell'aeroporto quale opera di compensazione ambientale, comprensiva di un percorso ciclabile fruibile dalla collettività, di estensione pari a 40 ettari;
- la rifunzionalizzazione dell'area cargo;
- la riconfigurazione del curside del primo piano del Terminal.

Oltre all'avanzamento dei lavori suddetti, in corso al 30 settembre ad eccezione dell'entrata in esercizio parziale del piazzale cd. Terzo lotto, nel periodo in esame 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'importo comprende, infine, anticipazioni lavori per complessivi 1,3 milioni di Euro relative alla riconfigurazione della sala partenze e dell'area security.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 6,2 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 305 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 al 30 giugno 2023 cui si rimanda per maggiori informazioni; da tale proiezione non sono emersi indicatori di *impairment* così come definiti dallo IAS 36.

Alla luce di quanto sopra e tenuto conto dell'andamento del consuntivo al 30 settembre 2023 rispetto alle previsioni tendenziali 2023, il Gruppo conferma le risultanze di recuperabilità degli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione al 30 settembre 2023, così come del capitale investito netto del Gruppo.

2. Attività Materiali

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2023	al 31.12.2022	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.223	3.232	(10)
Macchinari, attrezzature e impianti	1.671	1.877	(206)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.723	1.663	59
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	598	809	(210)
Investimenti Immobiliari	1.617	1.617	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	11.595	11.961	(367)
Terreni in leasing	305	560	(255)
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	190	262	(72)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	152	196	(44)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	647	1.018	(370)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	12.242	12.979	(737)

Al 30 settembre 2023 gli investimenti lordi di questa categoria ammontano a 1,3 milioni 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, sei veicoli elettrici 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 settembre 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 settembre 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 30.09.2023
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 30.09.2023	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 periodo chiuso al 30 settembre 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 30.09.2023
Credito da Terminal Value	1.553	1.728	0	0	3.281
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Altre attività finanziarie	1.063	14	0	0	1.077
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	13.489	1.742	0	0	15.231

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

- 3,3 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. La crescita rispetto al valore al 31 dicembre 2022 è legata prevalentemente al valore di subentro calcolato sui lavori di realizzazione del piazzale aeromobili cd. terzo lotto entrati in esercizio al 30 settembre oltre che sulle indennità di esproprio per i terreni sui quali verrà realizzata la fascia boscata e su altri interventi sulla via di rullaggio ed i raccordi programmati nel fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali;
- 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 settembre 2023 non è stata apportata nessuna variazione in quanto i risultati intermedi comunicati al 30 giugno dalla concessionaria in termini di biglietti venduti e le aspettative di traffico per l’intera annualità sono positivi ed in linea con le previsioni del piano economico-finanziario. Sulla base di questi ed altri elementi il Gruppo ritiene che non vi siano evidenze di indicatori di *impairment* da rilevare sul valore dello strumento partecipativo al 30 settembre 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 periodo chiuso al 30 settembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 30.09.2023
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	10.002	1.152	(4.690)	6.464

Le principali differenze temporanee su cui sono iscritte le imposte anticipate al 30 settembre 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;
- rettifiche connesse all'applicazione dei principi contabili internazionali;
- componenti negativi di reddito deducibili in esercizi successivi.

Il decremento registrato nel periodo è ascrivibile principalmente al totale 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 settembre 2023 invariate rispetto ai dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2023	al 31.12.2022	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	42	42	0
Depositi cauzionali	92	92	0
Crediti tributari non correnti	127	127	0
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	261	261	0

7. Rimanenze di magazzino

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2023	al 31.12.2022	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	588	524	64
Rimanenze di Prodotti finiti	329	388	(59)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	917	912	5

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 30.09.2023	al 31.12.2022	Variazione
Crediti commerciali	30.782	15.075	15.707
Fondo svalutazione	(2.887)	(2.403)	(485)
CREDITI COMMERCIALI	27.895	12.672	15.222

Al 30 settembre 2023 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere, ammontano a 30,8 milioni di Euro ed evidenziano una crescita di 15,7 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2022 dovuta sostanzialmente alla crescita del fatturato in quanto i giorni medi di incasso sono stabili (54 giorni al 30 settembre 2023 contro 52 giorni al 31 dicembre 2022).

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

Gli accantonamenti complessivi al fondo svalutazione crediti del periodo ammontano a 0,6 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 del periodo è stata la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 30.09.2023
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(2.403)	(575)	90	0	(2.887)

A fine ottobre 2023 il 38% dei crediti esposti al 30 settembre risulta incassato.

9. Altre attività correnti

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2023	al 31.12.2022	Variazione
Credito IVA	167	170	(3)
Crediti per imposte dirette	255	217	38
Crediti verso il personale	81	31	50
Altri crediti	11.619	4.744	6.874
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	12.122	5.162	6.959

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2023	al 31.12.2022	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	9.362	3.986	5.376
Crediti per Iresa	347	200	147
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.331)	(1.289)	(42)
Ratei e Risconti attivi	1.337	790	547
Anticipi a fornitori	164	5	159
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	62	80	(18)
Altri crediti correnti	1.678	972	706
TOTALE ALTRI CREDITI	11.619	4.744	6.874

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 periodo 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 30.09.2023
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 settembre 2023.

10. Attività Finanziarie Correnti

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2023	al 31.12.2022	Variazione
Time deposit	0	45.058	(45.058)
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	0	45.058	(45.058)

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Acquisizioni	Altri incrementi /riclassifiche	Decrementi/ Cessioni	al 30.09.2023
Time deposit	45.058	0	582	(45.640)	0
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	45.058	0	582	(45.640)	0

Al 31 dicembre 2022 questa voce era costituita da *Time Deposit* sottoscritti dalla Capogruppo a fine 2022 con durata sei e dodici mesi. La movimentazione del periodo è dovuta all'incasso dei *Time Deposit* scaduti a giugno 2023 per 15 milioni di Euro, alla riclassificazione alla voce "11. Cassa e altre disponibilità liquide" dei *Time Deposit* in scadenza a dicembre 2023 per 30 milioni di Euro comprensivi del rendimento maturato al 30 settembre.

11. Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2023	al 31.12.2022	Variazione
Depositi bancari e postali	43.638	27.839	15.799
Denaro e valori in cassa	31	29	2
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	43.669	27.868	15.801

La voce "depositi bancari e postali" è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari oltre che da *Time Deposit* del valore nominale di 30 milioni di Euro in scadenza a dicembre 2023. 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.

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2023	al 31.12.2022	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	99.010	67.887	31.123
Risultato dell'esercizio	14.659	31.109	(16.450)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	203.983	189.310	14.673

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 30 settembre 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 i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	14.673.920	32.881.619
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	0,41	0,91
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,41	0,91

(*) 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 settembre 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 settembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2023	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 movimenta anche per effetto degli utili dell'esercizio precedente derivanti dalle scritture IAS 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 30.09.2023	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 settembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2023	al 31.12.2022	Variazione
TFR	3.133	3.106	27
Altri fondi relativi al personale	299	207	92
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.432	3.313	119

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 30.09.2023
TFR	3.106	9	84	(45)	(21)	3.133
Altri fondi relativi al personale	207	92	0	0	0	299
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.313	101	84	(45)	(21)	3.432

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 30 settembre 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 settembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2022</i>	<i>Accantonamenti</i>	<i>Utilizzi</i>	<i>al 30.09.2023</i>
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.843	5	(47)	2.801

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 periodo è da attribuire quasi esclusivamente 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 periodo chiuso al 30 settembre 2023, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2022</i>	<i>Incrementi</i>	<i>Utilizzi</i>	<i>Riclassifiche</i>	<i>al 30.09.2023</i>
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	10.541	2.407	0	(2.499)	10.449
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	2.555	0	(2.157)	2.499	2.897
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	13.096	2.407	(2.157)	0	13.346

Al 30 settembre 2023 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo ammonta a 13,3 milioni di Euro contro 13,1 milioni al 31 dicembre 2022. La movimentazione è dovuta all'accantonamento della quota del periodo per 1,9 milioni di Euro oltre a 0,5 milioni di incremento per effetto degli oneri finanziari di attualizzazione dei flussi finanziari. Gli utilizzi per 2,2 milioni di Euro riguardano principalmente interventi di ripristino *airside* sulla via di rullaggio e sui raccordi oltre alla riqualifica dei bagni del Terminal ed altri interventi sulla viabilità.

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 i nove mesi chiusi al 30 settembre 2023:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 30.09.2023
Fondo rischi per contenziosi in corso	1.166	770	0	1.936
Altri fondi rischi e oneri	69	0	(6)	63
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	1.235	770	(6)	1.999
Fondo arretrati lavoro dipendente	29	362	0	391
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	29	362	0	391
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	1.264	1.132	(6)	2.390

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 Semestrale 2022 e del presente documento; nel periodo in esame non sono sorti nuovi contenziosi.

L’accantonamento del periodo è dovuto prevalentemente alla stima degli interessi eventualmente dovuti in relazione al debito relativo al servizio antincendio (19,8 milioni di Euro al 30 settembre 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 settembre 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 settembre 2023 confrontate con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2023	al 31.12.2022	Variazione
Mutui - parte non corrente	24.998	47.605	(22.607)
Passività finanziarie non correnti per leasing	178	521	(343)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	25.176	48.126	(22.950)
Mutui – parte corrente	12.322	14.976	(2.654)
Passività finanziarie correnti per leasing	594	540	54
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	1.574	2.254	(680)
Altri debiti finanziari correnti	40	25	15
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	14.530	17.795	(3.265)
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	39.706	65.921	(26.215)

Le passività finanziarie al 30 settembre 2023 ammontano a 39,7 milioni di Euro in calo di 26,2 milioni rispetto al 31 dicembre 2022 principalmente per alcune operazioni finanziarie che la Capogruppo ha finalizzato nel mese di settembre per ottimizzare la struttura finanziaria e migliorare il profilo di scadenze del debito.

Le operazioni consistono:

- nella sottoscrizione di un finanziamento per 15 milioni di Euro accordato da Crèdit Agricole Italia. Trattasi di un finanziamento ESG KPI Linked Loan che prevede un bonus sullo spread definito contrattualmente al raggiungimento di tre KPI ESG. In particolare, sono stati condivisi impegni di progressiva riduzione dell'intensità di emissione di gas clima-alteranti, in abbinamento con una crescente auto-produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili. I *covenant* finanziari risultano allineati a quanto definito nel contratto di finanziamento sottoscritto con la Banca Europea per gli Investimenti. Tale operazione di finanziamento, strutturata con una durata di 60 mesi, è finalizzata in gran parte a sostenere il piano industriale della Capogruppo;
- nel rimborso integrale anticipato volontario effettuato a fine settembre del finanziamento sottoscritto nel luglio 2020 con Intesa Sanpaolo Spa per un importo di 33,9 milioni di Euro con garanzia SACE con l'obiettivo di contenere gli oneri finanziari che, oltre all'aumento dei tassi di interesse, avrebbe visto l'aumento della commissione della garanzia SACE al 2%. La durata residua del finanziamento oggetto di rimborso anticipato volontario sarebbe stata di ulteriori 3 anni.

Considerata tale operazione la voce "mutui" al 30 settembre 2023 è costituita da:

- 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 10,9 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. Nei primi nove mesi del 2023 sono state rimborsate rate per 4,7 milioni di Euro;

- mutuo quindicennale con scadenza 2026 per un residuo complessivo al 30 settembre 2023 di 1,3 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 0,8 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. Nei primi nove mesi del 2023 sono state rimborsate le rate in scadenza per 0,4 milioni di Euro;
- mutuo decennale con scadenza dicembre 2024, in essere al 30 settembre 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. Nei primi nove mesi del 2023 è stata rimborsata una rata da 1,3 milioni di Euro;
- mutuo quinquennale con scadenza settembre 2028 erogato da Credit Agricole Italia per 15 milioni di Euro. Tale finanziamento è classificato per 12 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente e per 3 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui – parte corrente.

Al fine di garantire la necessaria liquidità per supportare il piano degli investimenti e sviluppo dell’infrastruttura aeroportuale, la Capogruppo ha sottoscritto a dicembre 2021 un finanziamento con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) per il quale al 30 settembre 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 30.09.2023	al 31.12.2022	Variazione
Mutui - parte non corrente	24.998	47.605	(22.607)
Mutui - parte corrente	12.322	14.976	(2.654)
TOTALE MUTUI	37.320	62.581	(25.261)

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 30 settembre 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
Credit Agricole Italia	ESG KPI Linked Loan	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 1,15%	Trimestrali	2028	Si

Relativamente al finanziamento Unicredit con garanzia Sace acceso 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 residuo.

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 settembre 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 così come confermate dall'andamento consuntivo al 30 settembre evidenziano il rispetto dei *covenant* suddetti.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2023	al 31.12.2022	Variazione
Passività finanziarie per leasing non correnti	178	521	(343)
Passività finanziarie correnti per leasing	594	540	54
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER LEASING	772	1.061	(289)

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 0,2 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 settembre 2024.

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

in migliaia di euro	31/12/2022	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/ Riclassifiche	30/09/2023
Finanziamenti - quota corrente	14.976	(11.615)	12.000	(3.039)	12.322
Passività per leasing - quota corrente	540	(381)	23	382	564
Finanziamenti - quota non corrente	47.605	(28.629)	3.000	3.022	24.998
Passività per leasing - quota non corrente	521	0	20	(363)	178
Totale	63.642	(40.625)	15.043	2	38.062

18. Debiti commerciali

in migliaia di euro	al 30.09.2023	al 31.12.2022	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	29.108	24.869	4.239

I debiti commerciali, che rispetto al 31 dicembre 2022 evidenziano una crescita di 4,2 milioni di Euro, si riferiscono agli acquisti di beni e servizi, compresi gli investimenti e sono principalmente verso fornitori nazionali. I giorni medi di pagamento dei fornitori sono sostanzialmente stabili: 53 al 30 settembre 2023 e 52 al 31 dicembre 2022.

19. Altre Passività

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2023	al 31.12.2022	Variazione
Debiti tributari correnti	3.235	2.923	312
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	4.928	4.137	791
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	22.518	23.339	(821)
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	11.131	4.780	6.351
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	41.812	35.179	6.633

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 settembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2023	al 31.12.2022	Variazione
Debito IVA	536	216	320
Debiti per imposte dirette	1.633	1.665	(32)
Altri debiti tributari	1.066	1.042	24
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	3.235	2.923	312

I debiti tributari evidenziano una crescita di 300 mila Euro dovuto sostanzialmente al maggior debito Iva.

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 settembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2023	al 31.12.2022	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	1.154	975	179
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	2.403	1.911	492
Debiti verso istituti di previdenza	1.371	1.251	120
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	4.928	4.137	791

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:

- 19,8 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;

- 2,6 milioni di Euro (4,6 milioni al 31 dicembre 2022) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale stimato per il periodo in esame.

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 settembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2023	al 31.12.2022	Variazione
Debiti per addizionale ai diritti d'imbarco e Iresa	8.391	2.904	5.487
Altri debiti correnti	1.694	1.684	10
Ratei e risconti passivi correnti	1.046	192	854
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	11.131	4.780	6.351

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 settembre, per 8,4 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 periodi 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 104,7 milioni di Euro contro 103 milioni dell'analogo periodo dell'anno precedente che 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 81,9 milioni del 2022 a 104,7 milioni del periodo in esame (+27,85%). Isolando anche la voce "ricavi per servizi di costruzione" che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati, sensibilmente maggiori nel periodo in esame, i ricavi rettificati del periodo in esame ammontano a 87,9 milioni di Euro contro 72,6 milioni al 30 settembre 2022 evidenziando una crescita del 21,07%.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	47.657	40.347	7.310
Ricavi per servizi non aeronautici	39.168	31.506	7.662
Ricavi per servizi di costruzione	16.808	9.296	7.512
Altri ricavi e proventi della gestione	1.082	21.892	(20.810)
TOTALE RICAVI	104.715	103.041	1.674

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 i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Variazione
Diritti aeroportuali	41.649	33.753	7.896
Parcheggi	15.120	11.909	3.211
Ricavi per servizi di costruzione	16.808	9.296	7.512
Altri	10.739	31.215	(20.476)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	84.316	86.173	(1.857)

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

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Variazione
Diritti aeroportuali	41.649	33.753	7.896
Parcheggi	15.120	11.909	3.211
Ricavi per servizi di costruzione	16.808	9.296	7.512
Altro	10.739	31.215	(20.476)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	84.316	86.173	(1.857)
Subconcessioni locali commerciali e non	20.243	16.809	3.434
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	20.243	16.809	3.434
Ricavi NO IFRS 15	156	59	97
TOTALE RICAVI	104.715	103.041	1.674

i. Ricavi per servizi aeronautici

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

Questa categoria di ricavi presenta una crescita del 18,1% strettamente correlata all'aumento del traffico passeggeri (18,7%).

<i>In migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	612	531	81
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	775	665	110
Ricavi da diritti aeroportuali	58.295	50.050	8.245
Ricavi da corrispettivo PRM	5.179	4.364	815
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(21.945)	(20.762)	(1.183)
Servizi di handling	2.168	2.055	113
Altri ricavi aeronautici	2.573	3.444	(871)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	47.657	40.347	7.310

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	26.800	22.310	4.490
Diritti di approdo, decollo e sosta	19.496	17.213	2.283
Diritti per sicurezza passeggeri	8.268	7.121	1.147
Diritti per controllo bagagli stiva	3.203	2.780	423
Diritti di imbarco e sbarco merci	610	628	(18)
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	(82)	(2)	(80)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	58.295	50.050	8.245

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

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

La crescita del 24,3% è dovuta all'aumento del traffico con conseguente crescita di tutte le principali categorie di ricavi: parcheggi +27%, Marconi Business Lounge +54,1%, subconcessioni dei locali e delle aree +18,8%, advertising +53,4%.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Variazione
Subconcessione locali e aree	18.321	15.420	2.901
Parcheggi	15.120	11.909	3.211
Altri ricavi commerciali	5.727	4.177	1.550
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	39.168	31.506	7.662

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

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Variazione
Marconi Business Lounge	2.361	1.532	829
Pubblicità	1.244	811	433
Ricavi commerciali diversi	2.122	1.834	288
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	5.727	4.177	1.550

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 16,8 milioni di Euro contro 9,3 milioni al 30 settembre 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 periodi chiusi al 30 settembre 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	650	466	184
Contributi conto esercizio e conto impianti	294	289	5
Contributo fondo di compensazione danni Covid-19 Legge Bilancio 2021	0	21.137	(21.137)
Ricavi da Terminal Value Fondo di Rinnovo	138	0	138
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	1.082	21.892	(20.810)

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 dei primi nove mesi del 2023 evidenziano una crescita del 25,5% 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 15,2% 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 periodi chiusi al 30 settembre 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Variazione
Beni e materiali di consumo	726	648	78
Materiali di manutenzione	170	119	51
Carburanti e gasolio	1.685	2.351	(666)
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	2.581	3.118	(537)

Questa categoria di costi evidenzia un leggero calo rispetto al periodo 2022 (-17,2%) 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 periodi chiusi al 30 settembre 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Variazione
Spese di manutenzione	4.248	3.557	691
Utenze	2.672	2.849	(177)
Pulizie e servizi assimilati	1.948	1.684	264
Prestazioni di terzi	4.867	4.057	810
Servizi MBL	393	279	114
Pubblicità, promozione e sviluppo	643	508	135
Assicurazioni	921	802	119
Prestazioni professionali e consulenze	1.653	1.192	461
Compensi e rimborsi organi statutari	489	470	19
Altri costi per servizi	348	347	1
TOTALE COSTI PER SERVIZI	18.182	15.745	2.437

I costi per servizi aumentano del 15,5% rispetto allo stesso periodo del 2022. La crescita maggiore è data 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 in tutto il periodo di confronto 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 i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	957	827	130
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	2.822	2.329	493
Spese di manutenzione beni di terzi	469	401	68
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	4.248	3.557	691

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Variazione
Sgombero neve	274	277	(3)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	922	275	647
Servizio assistenza PRM	716	644	72
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	210	210	0
Servizio di sicurezza	1.514	1.534	(20)
Altre prestazioni di terzi	1.231	1.117	114
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	4.867	4.057	810

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 periodi chiusi al 30 settembre 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Variazione
Canoni di concessione	6.149	4.821	1.328
Canoni di noleggio	142	170	(28)
Affitti passivi	267	108	159
Canoni elaborazione dati	1.324	1.134	190
Altri costi per godimento beni di terzi	105	7	98
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	7.987	6.240	1.747

La crescita di questa categoria di costi (28%) 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 periodi chiusi al 30 settembre 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Variazione
Oneri tributari	1.166	1.000	166
Contributo servizio antincendio	1.258	1.047	211
Minusvalenze patrimoniali	56	3	53
Altri oneri e spese di gestione	464	256	208
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2.944	2.306	638

La crescita di questa categoria di costi (27,7%) 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 periodi chiusi al 30 settembre 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Variazione
Salari e stipendi	15.959	13.853	2.106
Oneri sociali	4.569	3.955	614
Trattamento fine rapporto	1.103	1.060	43
Trattamento di quiescenza e simili	152	145	7
Altri costi del personale	1.200	1.034	166
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	22.983	20.047	2.935

La crescita del costo del personale (14,6%) è dovuta alla crescita dell'organico principalmente operativo (+51 risorse), all'assenza dell'ammortizzatore sociale della CIGS applicato nei primi mesi del 2022, anche se in percentuali minime, al maggior ricorso al lavoro somministrato, 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 i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Variazione
Mensa dipendenti	474	385	89
Spese per aggiornamento e formazione del personale	124	133	(9)
Spese missioni dipendenti	119	60	59
Spese varie per il personale	396	333	63
Altri accantonamenti del personale	87	123	(36)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	1.200	1.034	166

L’organico medio suddiviso per qualifica dei due periodi in esame è così rappresentato:

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Variazione
Dirigenti	8	8	0
Impiegati	428	388	40
Operai	98	87	11
TOTALE PERSONALE	534	483	51

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	al 30.09.2023	al 30.09.2022	Variazione
Dirigenti	8	8	0
Impiegati	459	408	51
Operai	100	88	12
TOTALE PERSONALE	567	504	63

22. Ammortamenti e svalutazioni

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

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Variazione
Ammortamento Diritti di concessione	6.181	5.573	608
Ammortamento altre attività immateriali	399	324	75
Ammortamento attività materiali	1.576	1.541	35
TOTALE AMMORTAMENTI	8.156	7.438	718

La crescita degli 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) oltre che, per quel che riguarda la voce "Diritti di concessione", all'impianto di distribuzione del carburante di Aviazione Generale destinato alla demolizione nell'ultimo trimestre 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 410 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 periodi chiusi al 30 settembre 2023 e 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	493	745	(252)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	1.946	1.584	362
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	1.132	224	908
TOTALE ACCANTONAMENTI	3.571	2.553	1.018

Questa categoria di costi evidenzia una crescita dovuta agli accantonamenti:

- 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
- ad altri fondi per rischi e oneri derivante, prevalentemente, dall'aggiornamento degli interessi sul debito relativo al contributo al servizio antincendio per il rilevante aumento del tasso di interesse legale.

L'accantonamento al fondo svalutazione crediti evidenzia, al contrario, un calo a seguito dell'aggiornamento della valutazione di esigibilità dei crediti commerciali. Oltre all'accantonamento suesposto, la svalutazione complessiva dei crediti effettuata al 30 settembre 2023 deriva anche dalla riduzione dei ricavi maturati nel periodo per ulteriori 82 mila Euro.

24. Proventi finanziari e oneri finanziari

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

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Variazione
Proventi da titoli	15	13	2
Proventi finanziari diversi dai precedenti	569	11	558
Proventi da attualizzazione fondi	27	1.287	(1.260)
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	611	1.311	(700)
Interessi passivi e oneri bancari	(1.372)	(537)	(835)
Oneri da attualizzazione fondi	(530)	(30)	(500)
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(23)	(9)	(14)
Altri oneri finanziari	(486)	(389)	(97)
TOTALE ONERI FINANZIARI	(2.411)	(965)	(1.446)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(1.800)	346	(2.146)

Dal lato dei proventi finanziari la voce "proventi finanziari diversi dai precedenti" accoglie il rendimento nel periodo in esame dei Time Deposit acquistati a fine 2022 e quindi non presenti nel periodo di confronto; d'altro lato i proventi da attualizzazione dei fondi, rilevanti al 30 settembre 2022, si sono pressoché azzerati al 30 settembre 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. Al fine di contenere il costo dell'indebitamento, quest'ultima ha finalizzato alcune operazioni nel mese di settembre che hanno consentito la restituzione del finanziamento Intesa con garanzia SACE come esposto alla voce 17. Passività finanziarie non correnti e correnti.

25. Imposte dell'esercizio

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

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	Variazione
Imposte correnti, differite e anticipate	5.845	4.490	1.355
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	5.845	4.490	1.355
% imposte sul risultato ante imposte	29%	12%	16%

La stima delle imposte sul reddito al 30 settembre 2023 ammonta a 5,8 milioni di Euro contro 4,5 milioni al 30 settembre 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 periodo 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 e 2021, il cui utilizzo influisce quindi sull'incidenza delle imposte correnti a scapito di quelle differite.

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 periodo 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 69 mila Euro (contro 88 mila Euro dei nove mesi 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 2023 verso TAG ammontano a 355 mila Euro contro 343 mila del 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 1,3 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
- manutenzione mezzi e attrezzature.

Nel complesso i ricavi del periodo verso la controllata ammontano a 359 mila Euro contro 275 mila del periodo 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 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

Nei nove mesi 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 147 mila Euro (128 mila al 30 settembre 2022) e ha debiti per 81 mila Euro (51 mila al 30 settembre 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 settembre 2023 la Capogruppo ha sostenuto costi per prestazioni professionali resi dalla partecipata Urban V per 150 mila Euro, non presenti nel 2022.

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 PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

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

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

I Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Enrico Postacchini)

Bologna, 14 novembre 2023

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

Resoconto Intermedio di Gestione al 30 Settembre 2023

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

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

(Patrizia Muffato)



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT