

Resoconto Intermedio sulla Gestione al 31 Marzo 2024

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



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT



Resoconto Intermedio sulla Gestione
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
Al 31 Marzo 2024

SOMMARIO

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	3
Consiglio di Amministrazione	5
Collegio Sindacale	5
Società di revisione	5
Relazione sulla gestione al 31 Marzo 2024	6
Prospetti Contabili al 31 Marzo 2024	47
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	48
• Conto Economico consolidato	49
• Conto Economico Complessivo consolidato	50
• Rendiconto finanziario consolidato	51
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	52
Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 31 Marzo 2024	53
Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	82

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Via Triumvirato, 84 - 40132 Bologna Italia

REA Bologna 268716

Registro Imprese di Bologna, Codice Fiscale e Partita Iva 03145140376

Capitale Sociale Euro 90.314.162,00 interamente versato

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Sulla base delle risultanze del Libro Soci e delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art.120 del D.Lgs.58/98, gli azionisti della Società Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa con partecipazione superiore al 5% alla data del 31 marzo 2024 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.

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.

Si riporta una tabella che indica la percentuale del capitale sociale che ciascun Socio Pubblico detiene ai sensi del Patto Parasociale e il numero dei diritti di voto riferiti alle azioni corrispondenti alle percentuali di capitale sociale.

Soci pubblici	% capitale sociale di AdB*	% sulle azioni conferite al Sindacato di Voto*	n. diritti di voto conferiti in Sindacato di Voto
Camera di Commercio di Bologna	39,10	81,26	14.124.377
Comune di Bologna	3,88	8,06	1.400.590
Città Metropolitana di Bologna	2,31	4,81	836.201
Regione Emilia-Romagna	2,04	4,23	735.655

Camera di Commercio di Modena	0,30	0,62	107.637
Camera di Commercio di Ferrara	0,22	0,47	80.827
Camera di Commercio di Reggio Emilia	0,15	0,32	55.115
Camera di Commercio di Parma	0,11	0,23	40.568
Totale	48,11	100,00	17.380.970

** Percentuali arrotondate alla seconda cifra decimale*

Il numero di diritti di voto relativi alle azioni della Società corrispondenti alle percentuali di capitale sociale indicate nella seguente tabella sono conferiti in sindacato di blocco di cui infra (il "Sindacato di Blocco").

Soci pubblici	% azioni bloccate del capitale sociale di AdB*	% sulle azioni conferite al Sindacato di Blocco**	n. diritti di voto conferiti in Sindacato di Blocco
Camera di Commercio di Bologna	37,5325326	81,74	13.558.877
Comune di Bologna	3,8477737	8,38	1.390.034
Città Metropolitana di Bologna	2,2972543	5,00	829.898
Regione Emilia-Romagna	2,0210297	4,40	730.110
Camera di Commercio di Modena	0,0835370	0,18	30.178
Camera di Commercio di Ferrara	0,0627298	0,14	22.662
Camera di Commercio di Reggio Emilia	0,0427747	0,09	15.453
Camera di Commercio di Parma	0,0314848	0,07	11.374
Totale	45,9191166	100	16.588.586

** Percentuali arrotondate alla settima cifra decimale*

*** Percentuali arrotondate alla seconda cifra decimale*

Si segnala che in data 22 giugno 2023 è stato comunicato all'Emittente l'accorpamento tra la Camera di Commercio di Ferrara e la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Ravenna (soggetto non azionista e quindi non aderente al Patto Parasociale) in un'unica entità sotto la denominazione di Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna, che, pertanto, ha assunto nel Patto Parasociale i medesimi diritti e obblighi prima spettanti alla Camera di Commercio di Ferrara.

Inoltre, in data 18 luglio 2023 è stato comunicato all'Emittente l'accorpamento tra la Camera di Commercio di Reggio Emilia, la Camera di Commercio di Parma e la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Piacenza (soggetto non azionista e quindi non aderente al Patto Parasociale) in un'unica entità sotto la denominazione di Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura dell'Emilia (la "Camera di Commercio dell'Emilia"), che, pertanto, ha assunto nel Patto Parasociale i medesimi diritti e obblighi prima spettanti alla Camera di Commercio di Reggio Emilia e alla Camera di Commercio di Parma.

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 (**)
Claudia Bugno	Consigliere (**)
Valerio Veronesi	Consigliere
Alessio Montrella	Consigliere
Giovanni Cavallaro	Consigliere (A) (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.

(**) In data 28 febbraio 2024 il Consigliere Sonia Bonfiglioli ha presentato dimissioni irrevocabili. Il Consiglio di Amministrazione ha, quindi, in data 14 marzo 2024, deliberato, col parere favorevole del Collegio Sindacale, la cooptazione, ai sensi e per gli effetti dell'art. 2386 del codice civile, di Claudia Bugno in sostituzione della consigliera indipendente dimissionaria Sonia Bonfiglioli.

(A) Componente del Comitato per la Remunerazione (Presidente Giovanni Cavallaro, nominato come componente del Comitato per la Remunerazione, di cui diventa Presidente, con delibera consiliare del 6 marzo 2024 in sostituzione della cessata 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

Con l'approvazione del Bilancio 2023 da parte dell'Assemblea dei Soci del 23 Aprile 2024 è giunto a scadenza l'incarico novennale di revisione contabile a EY SpA. La Società di revisione contabile nominata dalla suddetta Assemblea dei Soci per gli esercizi 2024-2032, è Pricewaterhousecoopers SpA.

Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa per l'esercizio chiuso al 31 Marzo 2024

Indice

PREMESSA	9
1 STRATEGIE E RISULTATI	12
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI	12
1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI	13
1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO.....	14
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	20
2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION</i>	17
2.1.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO</i>	17
2.1.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	20
2.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i>	21
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	21
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE	23
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	23
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	25
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	27
3.4 PRINCIPALI INDICI	28
3.5 GLI INVESTIMENTI	28
3.6 IL PERSONALE	29
3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE	31
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	32
4.1 SOSTENIBILITA'	32
4.2 LA QUALITA'	32
5. IL QUADRO NORMATIVO	34
5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA PER IL PERIODO 2023-206	34
6 IL CONTENZIOSO	35
6.1 FONDO ANTINCENDI	35
6.2 CONTENZIOSO DOGANALE FFM	35
6.3 RICORSO TRIBUTARIO AVVERSO L'AGENZIA DELLE ENTRATE – UFF PROVINCIALE DEL TERRITORIO	35
6.4 REVOCATORIA ALITALIA	35
6.5 AZIONE AVANTI L'AGA IN RELAZIONE AL DECRETO 3 APRILE 2020 IN MATERIA DI VENI ENAV	35
6.6 CONTRATTO D'APPALTO-RISOLUZIONE IN DANNO	35
6.7 IMPUGNATIVA REGOLAMENTO ENAC c.d. FUELERS – TAG LAZIO	36

7. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	36
8. INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE	43
9. GARANZIE PRESTATE	44
10. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL TRIMESTRE ED EVOLUZIONE PREDIBILE DELLA GESTIONE	44

PREMESSA

Signori Azionisti,

la presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (di seguito anche "Gruppo Aeroporto" o "Aeroporto", o "AdB") per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, nel presentare l'andamento del Gruppo fornisce indirettamente l'analisi dell'andamento della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa, società concessionaria della gestione totale dell'Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004. In considerazione del drastico calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza da Covid-19, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, l'art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) convertito nella Legge 17 luglio 2020 n.77 ha prorogato di due anni la durata delle concessioni aeroportuali. Stante la diretta applicabilità della norma suddetta, la scadenza della concessione dell'aeroporto di Bologna è prorogata a dicembre 2046.

Di seguito si espone la struttura del Gruppo al 31 marzo 2024 e una breve descrizione della tipologia e delle attività svolte dalle Società controllate e collegate:



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

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

Descrizione del Business

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

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

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

SBU Aviation

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

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

Le attività sono remunerate dalle compagnie aeree, dagli operatori aeroportuali e dai passeggeri attraverso il pagamento dei diritti aeroportuali che il gestore incassa dai vettori e dagli operatori 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 di brand e marchi iconici legati al territorio per fornire unicità e distintività all'offerta commerciale. La galleria commerciale si sviluppa su circa 4.000 mq e 32 punti vendita, tuttavia sono al momento in corso importanti lavori di ammodernamento della sala imbarchi Schengen che, in questa fase, interessano alcuni punti vendita determinando una riduzione dell'offerta commerciale.

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 483 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

All'inizio del 2024 sono emersi segnali di rafforzamento dell'economia globale, tuttavia l'andamento rimane eterogeneo fra i diversi stati, pur rimanendo limitatamente impattato dai recenti conflitti in Medio Oriente. In tale contesto, secondo le proiezioni pubblicate in aprile dal Fondo Monetario Internazionale, nel 2024 l'incremento del PIL mondiale sarà del 3,2%, come nel 2023, beneficiando di un impatto positivo derivante dal PIL statunitense migliore delle attese. Tuttavia, un eventuale aggravarsi dei conflitti in Ucraina e in Medio Oriente rimangono importanti fattori di incertezza per lo sviluppo dell'attività economica ed una possibile causa di rialzo per l'inflazione. Alla fine del 2023 il PIL dell'Area Euro ha ristagnato per il quinto trimestre consecutivo, per effetto principalmente di una mancata crescita dell'economia tedesca, mentre il PIL è cresciuto in tutti i principali Paesi europei. Secondo le proiezioni degli esperti della BCE pubblicate in marzo, il PIL dell'Area Euro crescerà dello 0,6% nel 2024, dell'1,5% nel 2025 e dell'1,6% nel 2026, risentendo di un indebolimento del quadro prospettico. Nell'ultimo trimestre del 2023 il PIL in Italia ha continuato a crescere, pur se a ritmi contenuti.

Il prezzo del Brent è salito del 20% rispetto alle quotazioni registrate dall'inizio dell'anno, collocandosi in aprile sopra i 90 dollari al barile. Le pressioni al rialzo sono state generate dall'aumento della domanda di petrolio, superiore alle attese, nonché dall'estensione dei tagli alla produzione da parte dell'OPEC+ e dalle tensioni in Medio Oriente. La quotazione di riferimento del gas naturale per i mercati europei (*Title Transfer Facility, TTF*) ha continuato a flettere, portandosi al di sotto dei valori dell'estate 2021, prima delle interruzioni dei flussi dalla Russia.

Nel primo trimestre 2024, nonostante le tensioni riguardanti il commercio marittimo nel Mar Rosso, l'inflazione al consumo è rimasta su valori contenuti e quella di fondo è ulteriormente diminuita per effetto del forte rallentamento dei prezzi dei beni, a fronte di una riduzione meno accentuata della componente dei servizi. In Europa in marzo, sulla base delle stime preliminari, l'inflazione al consumo è scesa al 2,4% sui dodici mesi, con le proiezioni degli esperti della BCE che indicano un'ulteriore riduzione al 2,3% nel 2024, raggiungendo il 2,0% nel 2025 e l'1,9% nel 2026. Tale andamento ha permesso di mantenere bassa la crescita dei prezzi al consumo anche in Italia (*Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, Aprile 2024*).

In questo quadro, secondo IATA (*International Air Transport Association*), il traffico passeggeri a marzo 2024 conferma l'importante ripresa che ha caratterizzato tutto il 2023, raggiungendo definitivamente valori pre-pandemici e segnando un +16,9% rispetto a marzo 2023. La crescita risulta ora guidata dal traffico internazionale (c.+19% rispetto allo stesso mese del 2023) sulla spinta derivante dalla riapertura del mercato asiatico, mentre il traffico domestico cresce del 6,6% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Il traffico merci mondiale di marzo risulta superiore rispetto allo stesso mese del 2023 (+10,3%), scontando un mese di marzo a confronto particolarmente in sofferenza. La crescita della domanda del traffico merci via

aerea riconferma quindi la rilevanza dell'*e-commerce* nello scenario globale attuale. Inoltre, il recente interesse nei confronti dei servizi aero-marittimi a seguito delle limitazioni al traffico marittimo per le complessità del Mar Rosso, ha costituito un ulteriore elemento di crescita, seppur in misura ridotta (*Fonte: IATA, Air Passenger and Air Freight Market Analysis, Marzo 2024*).

Il traffico passeggeri europeo nel primo trimestre 2024 è cresciuto del 10,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, pur risentendo di un generale contesto di incertezza relativamente alle variabili macroeconomiche e geopolitiche attuali. Il traffico merci, in linea con il generale trend di crescita, è superiore del 10% rispetto al primo trimestre 2023 (*Fonte: ACI Europe, Marzo 2024*).

Dopo aver definitivamente archiviato il periodo pandemico, anche il traffico passeggeri italiano ha fatto registrare volumi in sostanziale ripresa rispetto al 2023 (+12,4%), trainato da *performance* positive del traffico internazionale. Nel singolo mese di marzo il traffico passeggeri è stato superiore del 13,7% rispetto all'anno precedente. Per quanto concerne invece il traffico cargo, nel corso del primo trimestre si è registrata una crescita del 17% rispetto al 2023 (*Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, Marzo 2024*).

L'Aeroporto di Bologna ha chiuso il primo trimestre con una crescita importante rispetto allo stesso periodo del 2023 (+8,1% rispetto al primo trimestre 2023). L'andamento risulta ora omogeneo fra il traffico domestico e quello internazionale (+8,6% e +8,0% rispettivamente), con una sostanziale stabilità dell'incidenza sul volume totale. Nel primo trimestre 2024 lo scalo bolognese si posiziona all'ottavo posto in Italia per numero di passeggeri e al terzo posto per volume di merce movimentata (*Fonte: Assaeroporti e Aeroporti2030, Marzo 2024*).

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:

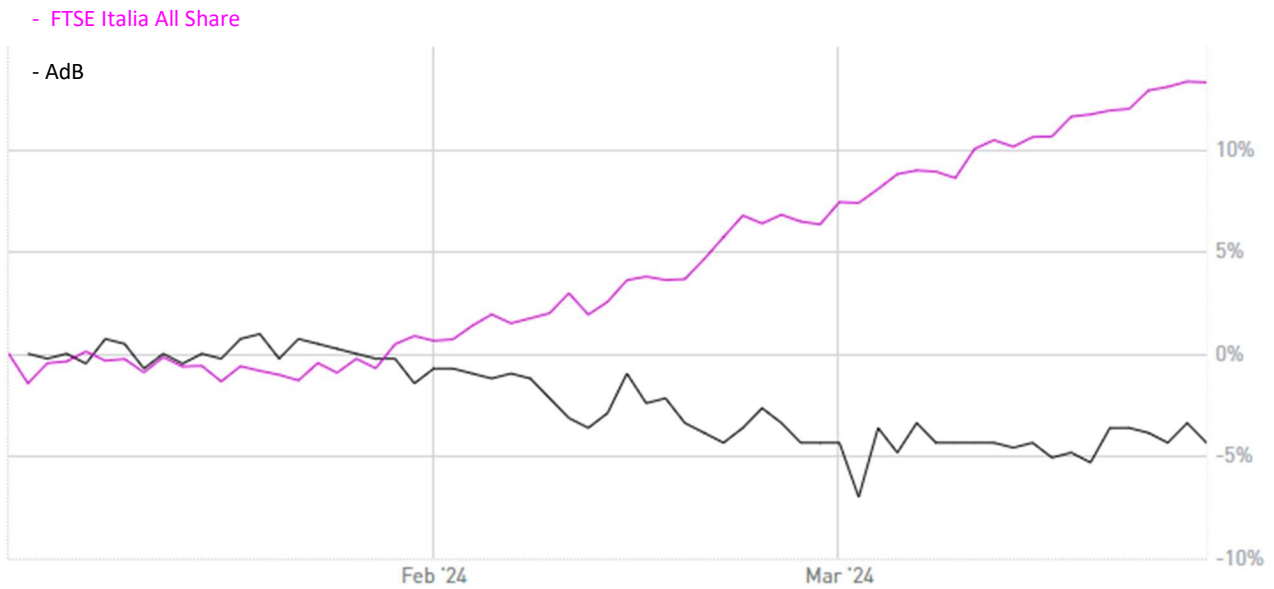
- l'andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2024 fino al 31 marzo 2024;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 28 marzo 2024 (ultimo giorno delle negoziazioni nel mese di marzo) si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 7,92 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 286 milioni di Euro.

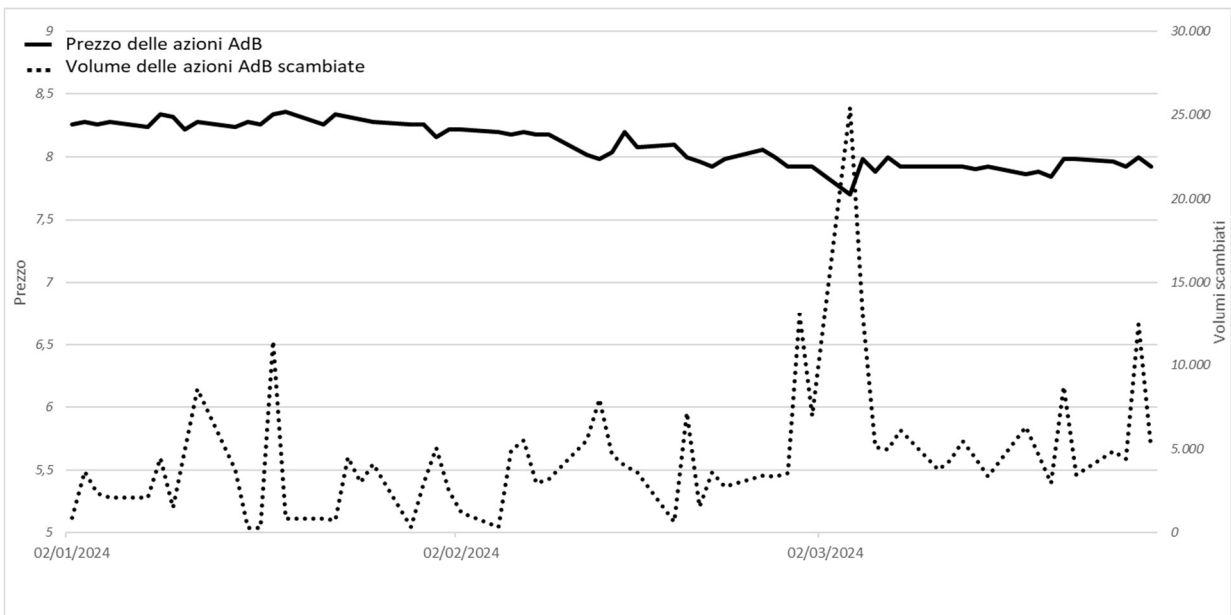
Andamento titolo AdB (01/01/2024-31/03/2024)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2024-31/03/2024)



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2024-31/03/2024)



L'andamento del titolo nel primo trimestre 2024 risente di una fase ciclica di sostanziale stazionarietà, scontando un progressivo raffreddamento dell'economia mondiale in atto già a partire dalla fine del 2023. A seguito del calo segnato tra la fine di gennaio ed il mese di marzo, il titolo rimane stabile fino alla fine del periodo in analisi, con alcuni picchi in corrispondenza di un aumento del volume di titoli scambiati. Il prezzo ad azione medio risulta in lieve calo rispetto ai valori del trimestre precedente, tuttavia si registra una performance migliore rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, in cui si era beneficiato di una spinta positiva dei mercati.

2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

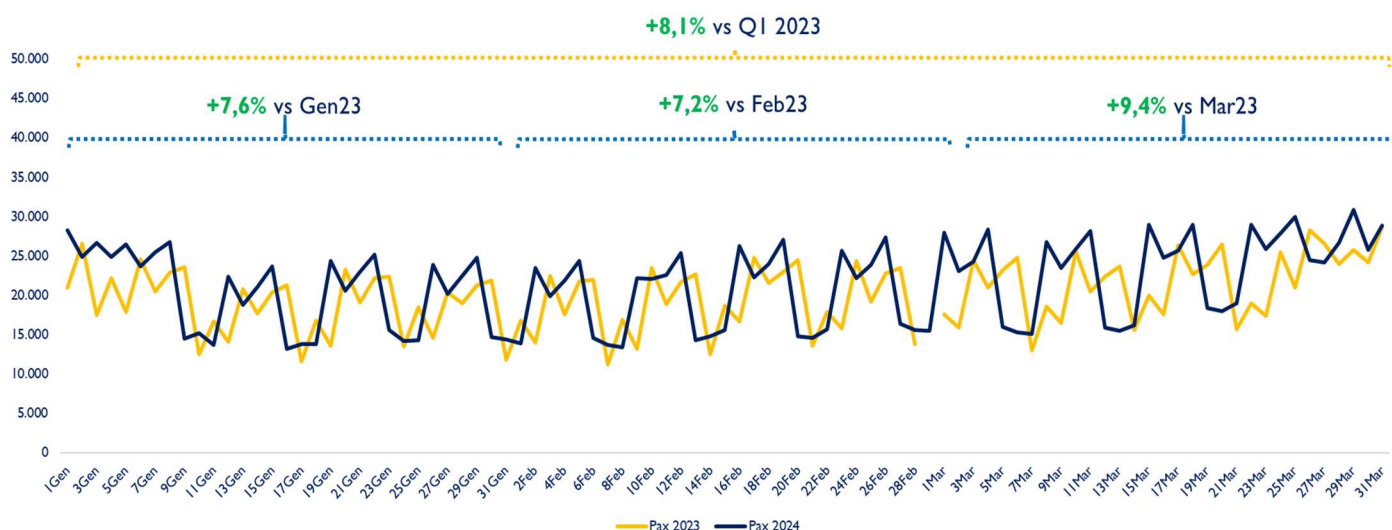
2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Il contesto del primo trimestre del 2024 è stato caratterizzato dal proseguimento della crescita dei volumi di traffico, lasciando definitivamente alle spalle il complesso periodo pandemico.

Nel corso dei primi tre mesi dell'anno, infatti, lo scalo ha registrato complessivamente 1.949.775 passeggeri, in crescita rispetto al 2023 (+8,1%), con 15.789 movimenti (+5,9%) e 13.457 tonnellate di merce trasportata (+0,3%). Il *load factor* medio risulta in sostanziale stabilità con l'81,8% nel 2024 rispetto all'81,4% dello stesso periodo del 2023.

Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Marzo 2024



	Gennaio – Marzo 2024	Gennaio – Marzo 2023	Var % 2024-2023
Passeggeri	1.949.775	1.803.185	8,1%
Movimenti	15.789	14.916	5,9%
Tonnellaggio	1.111.944	1.033.939	7,5%
Merce	13.457.459	13.413.206	0,3%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Marzo 2024	% sul totale	Gennaio – Marzo 2023	% sul totale	Var % 24-23
Linea	704.497	36,1%	612.810	34,0%	15,0%
Low cost	1.237.742	63,5%	1.183.464	65,6%	4,6%
Charter	5.342	0,3%	3.925	0,2%	36,1%
Transiti	439	0,0%	1.210	0,1%	(63,7%)
Totale Aviazione Commerciale	1.948.020	99,9%	1.801.409	99,9%	8,1%
Aviazione Generale	1.755	0,1%	1.776	0,1%	(1,2%)
Totale complessivo	1.949.775	100,0%	1.803.185	100,0%	8,1%

Il traffico *low cost* ha fatto registrare una variazione positiva dei volumi rispetto al 2023 (+4,6%), tuttavia il traffico di linea ha mostrato un'accelerazione più sostenuta (+15,0% rispetto al 2023) a fronte di un aumento dei movimenti e del fattore di riempimento dei voli. I diversi trend di crescita durante gli anni post-pandemia hanno modificato il mix di traffico, determinando una costante preponderanza della quota *low cost*, caratterizzata da minor marginalità, seppur in calo dal 65,6% del 2023 al 63,5% del 2024.

Nonostante il traffico internazionale abbia subito, nel corso degli ultimi 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 pre-pandemici, scontando un effetto positivo del turismo di rivalse in conseguenza alla cessazione delle restrizioni ai movimenti. L'andamento risulta ora omogeneo fra il traffico domestico e quello internazionale (+8,6% e +8,0% rispettivamente), con una sostanziale stabilità dell'incidenza sul volume totale.

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Marzo 2024	% sul totale	Gennaio – Marzo 2023	% sul totale	Var % 24-23
Nazionale	461.304	23,7%	424.674	23,6%	8,6%
Internazionale	1.486.716	76,3%	1.376.735	76,4%	8,0%
Totale Aviazione Commerciale	1.948.020	99,9%	1.801.409	99,9%	8,1%
Aviazione Generale	1.755	0,1%	1.776	0,1%	(1,2%)
Totale complessivo	1.949.775	100,0%	1.803.185	100,0%	8,1%

In linea con le riaperture ai movimenti e scontando un positivo effetto di turismo di rivalse, sette tra le dieci principali destinazioni sono città estere, la prima delle quali è Tirana con circa 100 mila passeggeri.

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio – Marzo 2024	Gennaio – Marzo 2023	Var % 2024-2023
Catania	152.290	150.765	1,0%
Tirana	100.006	63.728	56,9%
Barcellona	91.493	91.183	0,3%
Parigi CGD	71.088	65.722	8,2%
Istanbul	67.332	53.097	26,8%
Palermo	67.238	61.242	9,8%
Madrid	65.607	63.871	2,7%
Londra LHR	62.904	59.875	5,1%
Bucarest OTP	60.588	49.413	22,6%
Roma Fiumicino	54.467	27.587	97,4%

Traffico passeggeri inclusi transiti

Traffico Merci

Il traffico merci mondiale, nonostante le difficili condizioni macroeconomiche e geopolitiche, ha visto una notevole accelerazione negli ultimi mesi grazie alle difficoltà del trasporto marittimo connesse alla crisi di Suez. In questo contesto il traffico merci mondiale presenta, nel primo trimestre 2024, una crescita dei volumi del 10,3% rispetto al 2023. Anche a livello europeo si registra un importante aumento rispetto allo stesso periodo del 2023 (+10% rispetto al 2023).

Relativamente al traffico merci del Gruppo, nei primi tre mesi del 2024 si registra un livello di traffico cargo e posta a Bologna pari a 13.457.459 Kg, con un lieve incremento (+0,3%) rispetto allo stesso periodo del 2023. Il risultato risente dell'andamento positivo della merce via aerea grazie ai buoni risultati della componente *combi* che compensa un calo del traffico *courier* dovuto alla contrazione dei consumi e alla stagnazione economica. In calo anche il traffico merce via superficie.

(in KG)	Gennaio – Marzo 2024	Gennaio – Marzo 2023	Var % 2024-2023
Merce via aerea di cui	10.868.746	10.678.150	1,8%
Merce	10.868.639	10.678.002	1,8%
Posta	107	148	(27,7%)
Merce via superficie	2.588.713	2.735.056	(5,4%)
Totale	13.457.459	13.413.206	0,3%

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Var. ass. vs 2023	Var. % vs 2023
Ricavi da Passeggeri	9.971	10.126	(155)	-1,5%
Ricavi da Vettori	7.293	5.961	1.332	22,3%
Ricavi da Operatori aeroportuali	1.025	823	202	24,5%
Incentivi al traffico	(3.820)	(4.889)	1.069	-21,9%
Ricavi per Servizi di Costruzione	2.977	5.209	(2.232)	-42,8%
Altri Ricavi	575	404	171	42,3%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	0	(46)	46	n.s
Totale Ricavi SBU AVIATION	18.021	17.588	433	2,5%

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

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

Nel primo trimestre 2024 i ricavi crescono rispetto allo stesso periodo del 2023 grazie all'andamento dei volumi di traffico, ma la crescita è mitigata dai minori investimenti effettuati in Diritti di Concessione.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* registrano una crescita del 2,5% rispetto al 2023. In particolare, per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (-1,5%): malgrado la crescita del traffico passeggeri, i relativi ricavi sono inferiori rispetto allo stesso periodo del 2023 per effetto di tariffe unitarie in contrazione per diritti passeggeri e sicurezza passeggeri e bagagli;
- Ricavi da Vettori (+22,3%): 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 2023;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali (+24,5%): i ricavi variano per effetto della variazione dei volumi di traffico e anche grazie alla crescita delle tariffe per la subconcessione degli spazi operativi, per la messa a disposizione dei banchi check-in e per il servizio di fueling;
- Incentivi (-21,9%): malgrado la crescita del traffico incentivato, gli incentivi sono inferiori a quelli del 1° trimestre 2023 grazie ad una contrazione dell'incentivo a passeggero in partenza conseguente ai rinnovati contratti di incentivazione;
- Ricavi per Servizi di Costruzione (-42,8%): il calo di questa voce è da collegare ai minori investimenti realizzati nel periodo.

2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION

2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Var. ass. vs 2023	Var. % vs 2023
Retail e Advertising	3.833	3.315	518	15,6%
Parcheggi	4.455	3.861	594	15,4%
Real Estate	744	752	(8)	-1,1%
Servizi ai passeggeri	1.748	1.529	219	14,3%
Ricavi per Servizi di Costruzione	1.015	129	886	n.s.
Altri Ricavi	813	766	47	6,1%
Riduzione Ricavi non Aeronautici a FSC	(12)	0	(12)	n.s.
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	12.596	10.352	2.244	21,7%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel primo trimestre 2024 un incremento del 21,7% rispetto al 2023.

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

Retail e Advertising

L'andamento di questa categoria di ricavi è legato principalmente al traffico, come conseguenza dello schema contrattuale stabilito per la maggior parte dei contratti Retail e per alcuni contratti Advertising. Nel periodo la crescita (+15,6%) è determinata esclusivamente dal business Retail, in quanto l'Advertising presenta ricavi in linea con il 2023. Il segmento che ha evidenziato le migliori performance è stato il Duty Free, ma è stato positivo anche il contributo del food & beverage e dell'altro retail.

Parcheggi

Anche per il business dei parcheggi ed accessi viari la variazione dei ricavi (+15,4%) è strettamente legata all'andamento dei volumi di traffico a cui si aggiunge il miglioramento delle performance legato alla revisione della strategia commerciale avviata già dal 2023.

Real Estate

I ricavi Real Estate non presentano discontinuità rispetto al 2023.

Servizi ai passeggeri

Nel primo trimestre 2024 i servizi ai passeggeri vedono una crescita del 14,3% rispetto al 2023 per effetto sia dei servizi *premium (lounge e servizi accessori)* che degli autonoleggi. Si espone di seguito l'andamento dei singoli business.

Servizi premium

Per questo business si registra un aumento dei ricavi rispetto allo stesso periodo del 2023 dovuto alla crescita del traffico e della quota di passeggeri in partenza che richiedono tali servizi. Si segnala che il primo trimestre 2024 segna il pieno recupero dei volumi pre-pandemia.

Subconcessione autonoleggiatori

I risultati del trimestre evidenziano gli effetti positivi dell'incremento del traffico passeggeri e delle condizioni contrattuali, che hanno visto un incremento della % delle royalties riconosciute al gestore, ma sono determinati anche dalla maggior penetrazione dei servizi car rental sullo scalo.

Ricavi per Servizi di Costruzione

L'andamento di questa voce è da collegare agli investimenti destinati alla *business unit* rispetto all'analogo periodo dello scorso anno.

Altri ricavi

L'incremento degli altri ricavi rispetto al 2023 (+6,1%) è dovuto principalmente alla maturazione del contributo per il progetto finanziato PRECINCT, in quanto concluso e rendicontato. L'obiettivo di PRECINCT è quello di mettere a sistema e connettere le parti che compongono le CI (Critical Infrastructures) pubbliche e private di una specifica area geografica, e quindi fornire una sicurezza informatica e fisica ("cyber-fisica") con un comune approccio che possa garantire protezione al territorio, ai cittadini e alle infrastrutture, un'area (PRECINCT) che possa essere replicata in modo efficiente per un'Europa più sicura.

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Var. ass. vs 2023	Var. % vs 2023
Ricavi per servizi aeronautici	14.690	12.029	2.661	22,1%
Ricavi per servizi non aeronautici	11.632	10.390	1.242	12,0%
Ricavi per servizi di costruzione	3.992	5.337	(1.345)	-25,2%
Altri ricavi e proventi della gestione	303	184	119	64,7%
RICAVI	30.617	27.940	2.677	9,6%
Materiali di consumo e merci	(758)	(841)	83	-9,9%
Costi per servizi	(5.866)	(6.007)	141	-2,3%
Costi per servizi di costruzione	(3.802)	(5.083)	1.281	-25,2%
Canoni, noleggi e altri costi	(2.148)	(1.927)	(221)	11,5%
Oneri diversi di gestione	(803)	(848)	45	-5,3%
Costo del personale	(8.160)	(7.332)	(828)	11,3%
COSTI	(21.537)	(22.038)	501	-2,3%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	9.080	5.902	3.178	53,8%
Ammortamento diritti di concessione	(2.180)	(1.878)	(302)	16,1%
Ammortamento altre attività immateriali	(194)	(119)	(75)	63,0%
Ammortamento attività materiali	(528)	(538)	10	-1,9%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(2.902)	(2.535)	(367)	14,5%
Accantonamento rischi su crediti	(48)	(274)	226	-82,5%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(567)	(525)	(42)	8,0%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(297)	(342)	45	-13,2%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(912)	(1.141)	229	-20,1%
TOTALE COSTI	(25.351)	(25.714)	363	-1,4%
RISULTATO OPERATIVO	5.266	2.226	3.040	136,6%
Proventi finanziari	248	220	28	12,7%
Oneri finanziari	(428)	(795)	367	-46,2%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	5.086	1.651	3.435	208,1%
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(1.555)	(486)	(1.069)	220,0%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	3.531	1.165	2.366	203,1%
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	0	0	n.s.
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	3.531	1.165	2.366	203,1%

Il primo trimestre 2024 si chiude con un **utile consolidato di 3,5 milioni di Euro** contro 1,2 milioni del primo trimestre 2023.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 9,6%.

Analizzando i ricavi nel dettaglio:

- i **ricavi per servizi aeronautici** crescono del 22,1% rispetto al 2023, per effetto dell'andamento positivo del traffico. L'incremento dei ricavi è superiore a quello del traffico grazie alla contrazione dell'incentivo a passeggero, determinata dalle condizioni dei rinnovati contratti di incentivazione;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** crescono del 12% per l'andamento delle diverse componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** calano (-25,2%) per minori investimenti realizzati nel settore aviation;
- **altri ricavi e proventi della gestione**: a determinare la crescita rispetto al 2023 (+64,7%) è stato principalmente il contributo descritto nella sezione non aviation.

I **costi** del periodo calano complessivamente del 2,3% rispetto allo stesso periodo del 2023.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano una contrazione del 9,9% dovuta al minor acquisto di liquido de-icing aeromobili e di carburante per aeromobili dell'Aviazione Generale;
- ✓ i **costi per servizi** sono inferiori al 2023 (-2,3%) per effetto dell'assenza del servizio esterno per l'assistenza PRM in air side, internalizzato a partire da dicembre 2023, e di minori costi per utenze, non completamente compensati dai maggiori costi per pulizie, consulenze e prestazioni professionali, manutenzioni e servizi di sicurezza;
- ✓ l'andamento della voce **canoni, noleggi e altri costi** (+11,5%) è dovuto principalmente alla variazione dei volumi di traffico in base ai quali vengono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza;
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** calano del 5,3% per effetto di minori quote associative nel periodo rispetto allo scorso anno.

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

Il primo trimestre 2024 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA) di 9,1 milioni di Euro** contro un margine di 5,9 milioni di Euro del 2023.

Passando ai **costi di struttura**, la voce "**ammortamenti e svalutazioni**" si attesta a 2,9 milioni di Euro in aumento del 14,5% rispetto al primo trimestre 2023 per effetto della crescita degli investimenti realizzati.

Gli **accantonamenti**, al contrario, presentano una riduzione del 20,1% passando da 1,1 milioni a 0,9 milioni di Euro a causa dei minori accantonamenti al fondo svalutazione crediti a seguito della valutazione della sostanziale adeguatezza del fondo stanziato al 31 dicembre 2023.

Il **Risultato Operativo (EBIT)** si attesta a **5,3 milioni di Euro** contro un risultato di 2,2 milioni del 2023 (+136,6%).

La **gestione finanziaria** chiude con un **saldo negativo di 180 mila Euro** contro -575 mila Euro del primo trimestre 2023 grazie al minor indebitamento conseguente all'operazione di ottimizzazione della struttura finanziaria effettuato dalla Capogruppo nel settembre 2023 che ha previsto la restituzione anticipata del finanziamento Intesa Sanpaolo Spa di 33,9 milioni di Euro gravato dalle crescenti commissioni da garanzia SACE e la sottoscrizione di un nuovo finanziamento ESG KPI Linked Loan con Credit Agricole Italia di 15 milioni di Euro. Contribuisce a tale risultato anche la riduzione degli oneri di attualizzazione dei fondi di bilancio per effetto della variazione dei tassi di interesse.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** del periodo si attesta a **5,1 milioni di Euro** contro 1,6 milioni al 31 marzo 2023. La crescita della base imponibile comporta un aumento delle **imposte sul reddito** che passano da 0,5 milioni di Euro a 1,6 milioni di Euro al 31 marzo 2024.

Il **risultato netto del trimestre**, interamente di competenza del Gruppo, si attesta pertanto ad un utile di **3,5 milioni di Euro** contro 1,2 milioni di Euro del primo trimestre 2023.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Var. ass. vs 2023	Var. % vs 2023
Ricavi per servizi aeronautici	14.690	12.029	2.661	22,1%
Ricavi per servizi non aeronautici	11.632	10.390	1.242	12,0%
Altri ricavi e proventi della gestione	303	184	119	64,7%
RICAVI RETTIFICATI	26.625	22.603	4.022	17,8%
Materiali di consumo e merci	(758)	(841)	83	-9,9%
Costi per servizi	(5.866)	(6.007)	141	-2,3%
Canoni, noleggi e altri costi	(2.148)	(1.927)	(221)	11,5%
Oneri diversi di gestione	(803)	(848)	45	-5,3%
Costo del personale	(8.160)	(7.332)	(828)	11,3%
COSTI RETTIFICATI	(17.735)	(16.955)	(780)	4,6%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	8.890	5.648	3.242	57,4%
Ricavi per servizi di costruzione	3.992	5.337	(1.345)	-25,2%
Costi per servizi di costruzione	(3.802)	(5.083)	1.281	-25,2%
Margine Servizi di Costruzione	190	254	(64)	-25,2%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	9.080	5.902	3.178	53,8%

I **ricavi rettificati** evidenziano una crescita del 17,8% sul 2023, mentre i **costi rettificati** sono in crescita del 4,6%, determinando un **Margine Operativo Lordo rettificato di 8,9 milioni di Euro** contro 5,6 milioni di Euro del 2023 (+57,4%).

3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

Di seguito la sintesi del rendiconto finanziario consolidato con evidenza dei flussi di cassa generati/assorbiti dall'attività operativa, di investimento e di finanziamento del primo trimestre 2024 e 2023:

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.03.2024	al 31.03.2023	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	8.919	5.738	3.181
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	2.226	(3.785)	6.011
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(7.075)	9.721	(16.796)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(2.578)	(1.818)	(760)
Variazione finale di cassa	(7.427)	4.118	(11.545)
Disponibilità liquide inizio periodo	44.334	27.868	16.466
Variazione finale di cassa	(7.427)	4.118	(11.545)
Disponibilità liquide fine periodo	36.907	31.986	4.921

Il flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante ha prodotto cassa per 8,9 milioni di Euro contro 5,7 milioni di Euro nello stesso periodo del 2023.

I flussi di cassa del capitale circolante del periodo hanno assorbito cassa per 6,7 milioni di Euro per:

- la riduzione dei debiti commerciali per 4,5 milioni di Euro e degli "altri debiti" per 3,3 milioni di Euro questi ultimi prevalentemente per la diminuzione dei debiti per addizionale e Iresa;
- compensato parzialmente dal decremento dei crediti di 1,8 milioni di Euro (crediti commerciali -2,6 milioni di Euro e altri crediti +0,8 milioni di Euro) ;
- uscite per pagamento interessi e utilizzo dei fondi per 0,7 milioni di Euro.

Per effetto di quanto sopra il **flusso di cassa delle attività operative al netto delle variazioni del capitale circolante** risulta positivo per **2,2 milioni di Euro** contro un flusso di cassa negativo di 3,8 milioni dello stesso periodo del 2023.

Il flusso di cassa negativo delle **attività di investimento** per 7,1 milioni di Euro è determinato:

- dall'assorbimento di risorse generato dalle **attività di investimento** in immobilizzazioni materiali e immateriali, prevalentemente diritti di concessione per **11,2 milioni di Euro** contro 5,3 milioni nel periodo di confronto;
- dalla generazione di risorse per 5 milioni di Euro per la riclassifica nelle liquidità disponibili dei *time deposit* con durata residua inferiore a 3 mesi parzialmente compensato dell'accensione nel periodo di un *time deposit* per 700 mila Euro;
- dalla ricapitalizzazione della società partecipata UrbanV per 200 mila Euro.

Il flusso di cassa dell'attività di finanziamento ha assorbito risorse per **2,6 milioni di Euro** (1,8 milioni al 31 marzo 2023) per il rimborso delle rate dei mutui in scadenza ed il pagamento delle passività per leasing.

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è stata **negativa per 7,4 milioni di Euro**.

Di seguito il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo al 31 marzo 2024 a confronto con il 31 dicembre 2023 in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
A Disponibilità liquide	31.560	35.323	(3.763)
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	5.347	9.011	(3.664)
C Altre attività finanziarie correnti	700	5.002	(4.302)
D Liquidità (A+B+C)	37.607	49.336	(11.729)
E Debito finanziario corrente	(2.689)	(7.232)	4.543
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(12.331)	(12.323)	(8)
G Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(15.020)	(19.555)	4.535
H Posizione finanziaria corrente netta (G - D)	22.587	29.781	(7.194)
I Debito finanziario non corrente	(18.838)	(21.284)	2.446
J Strumenti di debito	0	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(78)	(115)	37
L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(18.916)	(21.399)	2.483
M Totale posizione finanziaria netta (H + L)	3.671	8.382	(4.711)

La Posizione Finanziaria Netta del Gruppo al 31 marzo 2024 è pari a **3,7 milioni di Euro** contro 8,4 milioni di Euro al 31 dicembre 2023.

Dal lato della liquidità la variazione è dovuta al cash flow negativo delle attività di investimento per 7,1 milioni di Euro e di finanziamento per 2,6 milioni di Euro e al flusso di cassa operativo al netto della variazione del Capitale Circolante Netto, positivo per 2,2 milioni di Euro, come descritto nel paragrafo precedente.

Dal lato dei debiti la riduzione è determinata dalla contrazione dei debiti per addizionale comunale nel periodo preso in esame e dal normale rimborso dei debiti finanziari.

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

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

I M P I E G H I <i>in migliaia di Euro</i>	al 31.03.2024	al 31.12.2023	al 31.03.2023	Var. 31.03.2024	Var. 31.03.2024
				31,12.2023	31,03.2023
-Crediti commerciali	16.469	19.072	15.682	(2.603)	787
-Crediti tributari	328	360	465	(32)	(137)
- Altri Crediti	7.534	6.522	7.950	1.012	(416)
-Rimanenze di magazzino	854	878	945	(24)	(91)
Subtotale	25.185	26.832	25.042	(1.647)	143
-Debiti commerciali	(22.360)	(26.897)	(18.666)	4.537	(3.694)
-Debiti tributari	(4.766)	(2.664)	(3.337)	(2.102)	(1.429)
-Altri debiti	(37.190)	(36.305)	(36.575)	(885)	(615)
Subtotale	(64.316)	(65.866)	(58.578)	1.550	(5.738)
Capitale circolante netto operativo	(39.131)	(39.034)	(33.536)	(97)	(5.595)
Immobilizzazioni	247.309	238.820	223.382	8.489	23.927
-Imposte differite attive	6.981	6.831	9.807	150	(2.826)
-Altre attività non correnti	16.467	16.263	13.892	204	2.575
Totale immobilizzazioni	270.757	261.914	247.081	8.843	23.676
- Fondi rischi, oneri e TFR	(22.899)	(22.426)	(18.441)	(473)	(4.458)
- Fondo imposte differite	(2.805)	(2.790)	(2.857)	(15)	52
-Altre passività non correnti	(92)	(77)	(115)	(15)	23
Subtotale	(25.796)	(25.293)	(21.413)	(503)	(4.383)
Capitale fisso operativo	244.961	236.621	225.668	8.340	19.293
Totale Impieghi	205.830	197.587	192.132	8.243	13.698

F O N T I <i>in migliaia di Euro</i>	al 31.03.2024	al 31.12.2023	al 31.03.2023	Var. 31.03.2024	Var. 31.03.2024
				31,12.2023	31,03.2023
Posizione (Indebitamento) finanziaria netta	3.671	8.382	(1.657)	(4.711)	5.328
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(115.656)	(98.949)	(98.996)	(16.707)	(16.660)
-Risultato dell'esercizio	(3.531)	(16.706)	(1.165)	13.175	(2.366)
Patrimonio Netto di Gruppo	(209.501)	(205.969)	(190.475)	(3.532)	(19.026)
Patrimonio Netto di Terzi	0	0	0	0	0
Totale Patrimonio Netto	(209.501)	(205.969)	(190.475)	(3.532)	(19.026)
Totale Fonti	(205.830)	(197.587)	(192.132)	(8.243)	(13.698)

Il capitale investito netto al 31 marzo 2024 è pari a **205,8 milioni di Euro** contro 197,6 milioni di Euro al 31 dicembre 2023 e 192,1 milioni al 31 marzo 2023.

Dal lato degli impieghi, la crescita rispetto al 31 dicembre 2023 (8,2 milioni di Euro) è dovuta quasi esclusivamente all'aumento del capitale fisso operativo per gli investimenti effettuati comprese le anticipazioni dei lavori in corso di realizzazione. Anche rispetto al 31 marzo 2023, la crescita di 13,7 milioni di

Euro è dovuta all'aumento delle immobilizzazioni parzialmente compensato dalla crescita dei debiti correnti e dei fondi rischi e oneri.

Sul lato delle fonti, si registra al 31 marzo 2024 una posizione finanziaria netta di 3,7 milioni di Euro contro 8,4 milioni al 31 dicembre 2023 e un indebitamento finanziario netto di 1,6 milioni di Euro al 31 marzo 2023 mentre il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo**, pari a **205,8 milioni di Euro** contro 197,6 milioni al 31 dicembre 2023, si incrementa per effetto del risultato economico complessivo del periodo in attesa della rilevazione contabile della destinazione deliberata dalle Assemblee dei Soci del Gruppo del 23 aprile 2024.

3.4 PRINCIPALI INDICI

Gli Amministratori hanno ritenuto non significativi, tenuto conto dell'infrannualità, i principali indici economico/patrimoniali del Gruppo al 31 marzo 2024.

3.5 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati dal Gruppo al 31 marzo 2024, al netto delle anticipazioni lavori erogate, è pari a **5,8 milioni di Euro**. In particolare 3,2 milioni di Euro sono relativi ad investimenti di natura infrastrutturale e 2,6 milioni di Euro ad investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

Di seguito si evidenzia l'avanzamento dei principali interventi di natura infrastrutturale:

- **Riqualifica 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, aumentando il livello di qualità e di servizio offerti al passeggero;
- **Riconfigurazione Sala Partenze Schengen:** proseguono i lavori di ampliamento della sala imbarchi Schengen avviati a fine 2023, i quali prevedono sia l'espansione dell'area *airside* che la sistemazione ed il miglioramento dell'assetto esistente dei flussi passeggeri;
- **Ampliamento parcheggio aeromobili terzo lotto:** proseguono i lavori correlati a tale intervento ed, in particolare, la realizzazione di un nuovo impianto carburante per i voli di Aviazione Generale e i lavori per l'installazione di nuovi AVL (Aiuti Visivi Luminosi);
- **Nuova viabilità perimetrale:** sono in fase di completamento 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:** proseguono i lavori per la realizzazione di un nuovo parcheggio multipiano composto da due corpi distribuiti su 8 livelli (piano terra + 7 piani) che ospiterà 2.218 posti auto;
- **Ampliamento terminal:** è in fase di completamento l'attività di verifica del progetto esecutivo relativo all'area *airside* dell'ampliamento del terminal passeggeri. Si è conclusa l'attività di valutazione delle offerte tecniche nella gara per l'affidamento del progetto esecutivo per la realizzazione del *building* relativo all'ampliamento Terminal.

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

- Avviata l'attività di sostituzione di rulliere e macchine radiogene di nuova generazione: sono state installate e rese operative le prime due nuove linee (delle otto previste complessivamente) per velocizzare ed efficientare il processo dei controlli di sicurezza;
- Forniture per l'ampliamento dell'area dei controlli di sicurezza (archetti e *shoes scanner*);
- Relativamente al sistema di *back-up* BHS, sono state avviate le opere civili per la realizzazione di un ampliamento dell'attuale impianto;
- Avviati interventi sugli impianti tecnologici e di *Innovation Technology* per migliorare la "*passenger experience*".

Tra gli interventi destinati alla sostenibilità si segnalano:

- **Interventi di compensazione ambientale:** completate le attività di esproprio di ulteriori 10 ettari relativi 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 dello scalo. Proseguono le attività per la realizzazione del bosco e in parallelo è stata avviata la realizzazione della pista ciclabile interna alla fascia boscata;
- **nuovi impianti fotovoltaici:** in via di ultimazione i lavori per la realizzazione di un impianto di pannelli fotovoltaici più potente rispetto al precedente a copertura del terminal. Prosegue inoltre la progettazione esecutiva della realizzazione di un impianto fotovoltaico a terra situato a nord della pista di volo;
- **altri interventi di efficientamento e rinnovo:** completate le attività di realizzazione di colonnine di ricarica in *airside* per mezzi e veicoli elettrici e di rinnovo del parco mezzi con l'acquisto di una prima *tranche* di nuove auto elettriche.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli **interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali e degli impianti** al 31 marzo 2024 è pari a **0,4 milioni di Euro** per interventi vari su impianti e interventi *landside* destinati al mantenimento dell'operatività.

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Var. ass. VS 2023	Var. % VS 2023
Organico medio Equivalenti Full Time	518	451	67	15%
Dirigenti	8	8	0	0%
Quadri	44	36	8	22%
Impiegati	358	317	41	13%
Operai	108	90	18	20%

	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Var. ass. VS 2023	Var. % VS 2023
Organico medio	578	497	81	16%
Dirigenti	8	8	0	0%
Quadri	44	36	8	22%
Impiegati	411	360	51	14%
Operai	115	93	22	24%

Fonte: Elaborazione della Società

La variazione dell'organico rispetto al 2023 (+ 67 FTE) riguarda quasi esclusivamente il personale operativo ed è quindi legata all'andamento del traffico e all'internalizzazione del servizio PRM airside a partire dal mese di dicembre 2023.

Il costo

	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Var. ass. vs 2023	Var. % vs 2023
Costo del Lavoro	8.160	7.332	828	11,3%

Fonte: Elaborazione della Società

Il costo del personale del 1° trimestre 2024 si incrementa dell'11,3% rispetto allo stesso periodo del 2023 principalmente per:

- l'incremento di organico sopra descritto;
- maggior ricorso al lavoro somministrato;
- maggiori costi per mensa, formazione e missioni.

Le relazioni sindacali

Nel primo trimestre 2024 si è mantenuto un confronto costante con RSU e OO.SS., in particolare su tematiche operative e di gestione del personale durante il periodo dei lavori.

Non si sono siglati accordi sindacali in questo primo trimestre, ma rimane in previsione per il 2024 il rinnovo degli accordi sul Premio di Risultato e sul Welfare.

La formazione del personale

Nel primo trimestre 2024 si è concluso il percorso formativo finanziato rivolto ai dirigenti "Le Radici e le Ali" che ha supportato ed accompagnato il progetto aziendale di revisione dei valori, del modello di leadership e del modello delle competenze.

È inoltre proseguita l'erogazione del corso "SDG Action Manager" rivolto a colleghi entrati a far parte del comitato interaziendale di sostenibilità, il corso "Armi e Esplosivi" per il personale security e "Train the Trainer" sulle nuove macchine radiogene per 15 supervisor security che hanno poi formato tutto il restante personale e il corso obbligatorio "Cybersecurity", sia con docente interno, sia con "pillole" su piattaforma online e simulazioni di phishing.

3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE

Fast Freight Marconi Spa

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

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

Al 31 marzo 2024 la società operava con 15 dipendenti come al 31 dicembre 2023 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, organismo di vigilanza, del personale e ICT.

FFM nel primo trimestre 2024 ha gestito 5.134.634 Kg. di merce evidenziando una flessione del 17% rispetto al 2023, dovuta quasi interamente alla cessazione del servizio, che aveva carattere temporaneo, ad un *courier*. Nel dettaglio delle componenti risulta in crescita del 55% il traffico via aerea ed in contrazione del 43% il traffico via superficie, flessione quasi interamente imputabile al venir meno dei volumi courier suddetti.

Nonostante l'andamento del traffico sopradescritto i ricavi complessivi del periodo sono aumentati del 17% rispetto ai valori del 2023 per la crescita della componente di traffico via aerea mentre la crescita dei costi, prevalentemente di personale e per servizi, è stata contenuta al 2,9%. Il Margine Operativo Lordo del primo trimestre 2024 evidenzia quindi una crescita dell'83,8% sul primo trimestre 2023 e il Risultato Netto del periodo, pari a 200 mila Euro, dell'86,4%.

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

Tag Bologna Srl

TAG ha avviato l'attività operativa nel 2008 a seguito del completamento e dell'apertura del Terminal e dell'hangar per l'Aviazione Generale. La società, oltre a gestire tali infrastrutture sullo scalo di Bologna, opera nel settore dell'Aviazione Generale come *handler*. La partecipazione totalitaria in TAG, dalla precedente quota del 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 31 marzo 2024 operava con 16 dipendenti (17 dipendenti al 31 dicembre 2023).

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

Nel primo trimestre 2024 Tag ha registrato una leggera flessione dei movimenti (-0,4%) rispetto al 2023 ed

un aumento del tonnellaggio del 6,2% che conferma il trend positivo degli ultimi anni. Il traffico **passengeri** nel primo trimestre 2024 è risultato inferiore dell'1,5% rispetto allo stesso periodo del 2023

I ricavi complessivi del periodo sono leggermente inferiori rispetto ai valori del 2023 (-0,81%) per effetto di una lieve riduzione dei ricavi da catering e hangaraggio aeromobili. I costi rilevano una diminuzione (-1,04%) per effetto di maggiori costi per l'acquisto di carburante e maggiori costi del personale. Non si rilevano pertanto variazioni rilevanti rispetto al primo trimestre 2023 a livello di Margine Operativo Lordo e di Risultato Netto del periodo che si attesta a 84 mila Euro.

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 SOSTENIBILITÀ

Anche nel primo trimestre 2024 si conferma l'impegno del Gruppo nel porre attenzione a tutte le principali tematiche di sostenibilità, portando avanti oltre sessanta progetti. Le iniziative hanno l'obiettivo di monitorare e ridurre l'impatto delle attività aeroportuali sull'ambiente circostante, mettendo in campo azioni di efficientamento energetico, investendo sulla mobilità sostenibile e sulle energie rinnovabili, prendendosi cura dei propri dipendenti e del territorio e impegnandosi per lo sviluppo di un modello di *business* e una filiera sempre più orientati alle tematiche ESG.

Tra i principali interventi si segnalano le attività legate alle compensazioni ambientali per la realizzazione della fascia boscata lungo il perimetro nord del sedime aeroportuale, inclusa una pista ciclabile interna, ai nuovi impianti fotovoltaici ed ai numerosi ulteriori interventi di efficientamento e rinnovo in corso tra i quali la realizzazione di colonnine di ricarica per mezzi e veicoli elettrici ed il contestuale rinnovo del parco mezzi. Per ulteriori approfondimenti in merito all'avanzamento delle principali iniziative, si prega di fare riferimento al paragrafo "3.5 GLI INVESTIMENTI".

4.2 LA QUALITÀ

La Qualità del servizio nel primo trimestre del 2024 conferma i punti di forza e le criticità del 2023: si registra un buon livello di soddisfazione per pulizie, informativa e comfort rispetto al servizio erogato, mentre si osservano *performance* in calo o sostanzialmente invariate per quanto riguarda i tempi di attesa al check-in, per lo sbarco dall'aeromobile e per la riconsegna bagagli. Il tempo di attesa ai controlli di sicurezza ha avuto un buon andamento nonostante l'incremento di traffico e l'avvio dei cantieri, grazie alle efficaci azioni di mitigazione messe in atto in termini di risorse *security* e facilitazione, oltre al continuo monitoraggio del servizio. In miglioramento anche i tempi del servizio a supporto dei Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM), sia in partenza che in arrivo, rispetto all'anno precedente. I dati sulle *performance* vengono regolarmente condivisi sia in sede di Comitato Regolarità e Qualità del Servizio con società di *handling* e compagnie aeree, sia tramite invio di reportistica periodica e focus su temi specifici che presentano criticità.

Continuano anche nel 2024 le iniziative volte al supporto della qualità e dell'*experience* dei passeggeri. In particolare, relativamente ad *ambiente* e decoro prosegue il lavoro del gruppo interfunzionale *Quality & Facilitation*, il quale svolge un'attenta attività di monitoraggio mediante sopralluoghi periodici per l'attivazione di azioni correttive, sia dal punto di vista manutentivo che della segnaletica informativa. Sul fronte dell'accessibilità e della mobilità, nel primo trimestre dell'anno sono stati avviati progetti volti ad una migliore gestione dei flussi veicolari e della sosta, finalizzati alla completa riqualifica della segnaletica di

accesso ai parcheggi. Continuano infine le attività del gruppo di lavoro interfunzionale Qualità, Infrastrutture, Comunicazione, Commerciale e *Operations*, che si occupa di seguire in maniera coordinata i cantieri avviati nel terminal, in particolare quello in corso nell'area dei controlli di sicurezza.

INDICATORI	Gen-Mar 2024	Gen-Mar 2023
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilettes	100	98,3
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni	96,7	90,4
Percezione complessiva su efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico	99,7	99,7
Percezione su chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica interna	98,5	99,5
Tempo di attesa al check-in	18'19''	18'00''
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	05'27''	08'29''
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in partenza prenotati	06'34''	09'18''
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in arrivo prenotati	05'09''	06'37''
Tempi di riconsegna del primo bagaglio	24'59''	25'59''
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio	33'59''	33'59''
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	05'29''	07'12''

5. IL QUADRO NORMATIVO

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.

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.

L’attività di vigilanza dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai termini e per gli effetti del paragrafo 6.1.2 del Modello ART e quella di competenza di ENAC rispetto al corrispettivo PRM 2024 approvato, sono state completate.

In relazione alle deliberazioni dell’Authority sopradette è stato proposto ricorso straordinario al Capo dello Stato, poi trasposto innanzi al Tar Torino (RG 820/2023) da DHL Express (Italy) srl, FedEx Express Italy srl, United Parcel Service Italia Srl contro l’Autorità di Regolazione dei Trasporti, il Ministero dell’Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e nei confronti di AdB, per l’annullamento, inter alia, della Delibera ART n. 82/2023 del 28 aprile 2023 avente ad oggetto la proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell’Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna nel periodo tariffario 2023 - 2026. La Capogruppo ha conferito ad ottobre 2023 mandato difensivo legale, altresì individuando le argomentazioni principali per la difesa degli atti procedimentali di cui le ricorrenti chiedono annullamento, costituendosi nel relativo giudizio.

Allo stato attuale, l’accoglimento del ricorso è difficilmente prevedibile; tuttavia, tenuto conto sia della ridotta significatività della tariffa oggetto di contestazione che dei vigenti meccanismi di riparto dei costi sulle tariffe, la Società ritiene che il ricorso non sarebbe in ogni caso foriero di effetti significativi sul bilancio.

La prima udienza di trattazione fissata il 10 luglio 2024 sarà oggetto di ripianificazione temporale.

Per tutti gli altri argomenti del Quadro Normativo si rimanda per approfondimenti al capitolo Quadro Normativo del Bilancio 2023 in quanto alla data di redazione della presente Relazione non vi sono aggiornamenti ulteriori da rendere

6 IL CONTENZIOSO

Nel presente paragrafo vengono citati i principali (in termini di rilevanza economica) contenziosi di cui alla Relazione sulla gestione al Bilancio al 31.12.2023 o sopravvenuti. Viene dato aggiornamento solo laddove sia stato rilevato sviluppo giudiziale e/o extragiudiziale. Per tutto il resto si fa rinvio alla Relazione predetta.

6.1 Fondo Antincendi

Si rinvia integralmente alla Relazione sulla gestione al Bilancio al 31.12.2023.

6.2 Contenzioso doganale FFM

Nel rinviare alla Relazione sulla gestione al Bilancio al 31.12.2023, si informa che nelle more delle decisioni in sede di appello pendente la Società, per la piena ed ampia tutela della propria posizione ha incaricato i propri legali, su mandato del proprio Consiglio di Amministrazione, di intraprendere anche un'azione cautelare avverso l'importatore, il quale si ritiene l'eventuale responsabile diretto degli addebiti mossi dall'ADM verso FFM nei contenziosi innanzi la Corte di giustizia tributaria. È in corso, di conseguenza, una procedura di sequestro conservativo, la cui prima udienza è stata celebrata in data 4 aprile 2024, con rinvio all'11 luglio 2024, d'intesa tra le parti. Dalla documentazione depositata dalle società del Gruppo Comitek è emerso un quadro informativo aggiornato di particolare interesse per la posizione di FFM e la società con i propri legali sta approntando ogni opportuna azione a tutela dei propri interessi, intendendo proseguire anche l'interlocazione circa il ruolo di responsabile solidale e co-debitore con Dogane, attraverso la presentazione di un'apposita istanza in corso di redazione.

Nessun significativo mutamento del profilo di rischio illustrato nella Relazione annuale.

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

Nel rinviare alla Relazione sulla gestione al Bilancio al 31.12.2023, si informa che in merito all'ulteriore richiesta di accatastamento in categoria "D" notificata in data 25 ottobre 2022 alla Capogruppo, in riferimento alla quale la società in data 27 marzo 2023 si è costituita in giudizio avanti la Corte di Giustizia Tributaria di I Grado di Bologna (CGT) mediante deposito telematico del ricorso notificato, in data 17 aprile 2024 si è celebrata l'udienza di trattazione. Ad oggi non risulta ancora emessa la sentenza.

Il Gruppo, sino a che il contenzioso catastale proseguirà, per un giudicato definitivo in termini di classamento, provvederà a corrispondere le imposte IMU di competenza, se ed in quanto i fabbricati risultino accatastati in categoria diversa dalla "E", per poi fare valere, nei termini di legge, le eventuali richieste di rimborso di quanto versato.

6.4 Revocatoria Alitalia

Si rinvia integralmente alla Relazione sulla gestione al Bilancio al 31.12.2023.

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

Si rinvia integralmente alla Relazione sulla gestione al Bilancio al 31.12.2023.

6.6 Contratto d'appalto – risoluzione in danno

Nel rinviare alla Relazione sulla gestione al Bilancio al 31.12.2023, si precisa che i procedimenti correlati sono stati riuniti e la prima udienza di trattazione, con esperimento di possibile tentativo di conciliazione, risulta attualmente fissata per il 15 maggio 2024.

Nessun significativo mutamento del profilo di rischio illustrato nella Relazione annuale.

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

Nel rinviare alla Relazione sulla gestione al Bilancio al 31.12.2023, si precisa che ENAC ha presentato in data 7 maggio u.s. impugnativa presso il Consiglio di Stato della sentenza del Tar Lazio del 9 febbraio 2024 con cui si dava pieno accoglimento dei motivi di ricorso presentati da AdB, annullando il nuovo Regolamento ENAC sulla costruzione e gestione dei depositi ed impianti di carburante nell'ambito dei sedimi aeroportuali.

7. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

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

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

Il **rischio liquidità**, in un contesto di crisi così accentuata e prolungata e tenuto conto dei rilevanti impegni di sviluppo infrastrutturale, potrebbe concretizzarsi nella difficoltà ad ottenere finanziamenti nella giusta tempistica ed economicità per coprire il fabbisogno determinato dal piano interventi. 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 alla base del Contratto di Programma 2023-2026 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. Grazie a queste nuove fonti, 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 gestire il rischio con la stipula di mutui sia a tasso fisso che a tasso variabile. Il contratto di finanziamento BEI, non ancora utilizzato alla data del 31 marzo 2024, consente la scelta tra tasso fisso e tasso variabile, il cui importo sarà in entrambi i casi determinato da BEI in relazione al momento della richiesta di finanziamento e alle condizioni complessive di erogazione e restituzione.

Per quanto attiene al **rischio di credito**, al 31 marzo 2024 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 40% (51% al 31 dicembre 2023). 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 e in Medio-Oriente

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 tuttora in corso. Sono quindi possibili conseguenze negative sulla ripresa dei volumi di traffico nell'area, che però sono già inclusi sia a livello consuntivo che nei forecast relativi all'impairment e non sono significativi. Attualmente il Gruppo, nelle proprie stime, non ipotizza la ripresa del traffico da/verso Russia e Ucraina nel breve termine.

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.

A quanto sopra si è aggiunto recentemente il conflitto in Medio-Oriente che acuisce le criticità aumentando le incertezze del contesto geopolitico mondiale.

Rischio di attacco *cyber* ai sistemi informatici ed all'infrastruttura tecnologica

Il contesto globale attuale è ormai caratterizzato dalla pervasività di sistemi informatici all'interno delle strutture organizzative. In una situazione mutevole di rapporti geopolitici, acuita dai recenti conflitti in Ucraina e Medio-Oriente, la crescente capacità da parte di *hacker* organizzati di attaccare e penetrare i sistemi informativi e tecnologici delle aziende, la predisposizione ad attacchi *cyber* sempre più aggressivi e in considerevole aumento, richiedono di porre progressivamente sempre più attenzione alla creazione di un sistema di *cyber*-sicurezza a tutela dei dati di persone e imprese.

Il Gruppo ha, alla luce di quanto sopra, posto in essere azioni cicliche e continuative a protezione dei sistemi aeroportuali, al fine di ridurre il rischio di temporanee interruzioni (con conseguenti potenziali disservizi) e di esposizione al furto di dati. Tra le attività in corso si segnalano, oltre al costante aggiornamento del *software* e l'installazione di nuovi sistemi antivirus, lo svolgimento di audit periodici (ai sensi della certificazione ISO 27001) e di *vulnerability assessment* a cadenza mensile, l'esecuzione di *penetration test* annuali e la formazione/sensibilizzazione continua dei dipendenti sul tema *cyber-security*. Il Gruppo ha inoltre in essere un Piano pluriennale di *Cyber Security Governance*, oltre a procedure di *IT continuity* e *disaster recovery*.

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

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

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

L'ESMA nel Public Statement del 25 ottobre 2023 ha raccomandato alle società emittenti di considerare i temi legati al cambiamento climatico nella misura in cui l'ampiezza degli effetti di questi temi sia rilevante per la Società e, in tal caso, garantire la coerenza informativa tra bilancio finanziario e bilancio di sostenibilità e illustrare nel bilancio finanziario i tempi e gli impatti finanziari dei piani di transizione e di adattamento per far fronte ai rischi legati ai cambiamenti climatici.

Nella prima parte del 2023 AdB ha affidato alla Fondazione Centro Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici un'analisi del rischio relativo ai cambiamenti climatici per l'aeroporto con l'obiettivo di supportare l'identificazione di strategie di adattamento specifiche per gli asset più vulnerabili al cambiamento climatico al fine di renderli più resilienti. L'analisi, ormai giunta alle fasi finali, è partita dall'individuazione dei seguenti pericoli climatici cui lo scalo è esposto: temperature (eventi estremi di caldo ed eventi estremi di freddo), precipitazioni (eventi estremi di pioggia e di neve) e vento. Successivamente sono stati valutati i fattori di esposizione ovvero tutti gli elementi infrastrutturali e non dell'aeroporto che potrebbero essere minacciati dai pericoli climatici suddetti. Infine, sono stati valutati i fattori di vulnerabilità, ovvero per ognuno dei suddetti elementi è stata valutata la propensione dell'elemento stesso a essere negativamente impattato dai cambiamenti climatici. I fattori di rischio (pericolosità, esposizione e vulnerabilità) sono stati, infine, integrati per sviluppare una matrice di rischio per ogni pericolo climatico secondo i tre scenari emissivi delineati dall'IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change (RCP 2.6 scenario a basse emissioni, RCP 4.5 scenario intermedio e RCP 8.5- scenario ad alte emissioni).

La matrice di rischio finale riguardante gli eventi estremi di caldo ha evidenziato che il rischio correlato a questo pericolo climatico si colloca principalmente tra "Medio" e "Alto" per la maggior parte dei campioni esposti, sia nello scenario intermedio (RCP4.5) sia nello scenario ad elevate emissioni (RCP8.5). Questo risultato è dovuto alla presenza di notevoli variazioni della pericolosità nel periodo futuro, e dunque a un aumento significativo della probabilità di occorrenza di tali eventi, in tutti gli scenari climatici considerati. Per gli altri pericoli climatici il rischio è risultato complessivamente basso anche se è necessario adottare un approccio prudente nei confronti dei risultati, soprattutto in relazione al pericolo "precipitazioni" soprattutto alla luce degli eventi alluvionali che hanno colpito la Regione Emilia-Romagna nel maggio del 2023, scaturiti proprio da eventi estremi di pioggia.

I risultati di quest'analisi consentiranno alla Società di definire specifiche priorità di intervento sul sistema aeroportuale in funzione del pericolo climatico e le strategie di adattamento mirate in linea con la letteratura scientifica più aggiornata e costituiranno quindi il punto di partenza per le successive valutazioni economiche-finanziarie. In ogni caso, dall'analisi effettuata e dalle valutazioni fatte fin qui si evidenzia che:

- alcuni rilevanti interventi di compensazione ambientale di mitigazione del cambiamento climatico siano già presenti nei bilanci e nel piano investimenti della Capogruppo (es. fascia boscata e altre opere di compensazione ambientale legate al decreto Via del Masterplan aeroportuale 2016-2030);
- alcune misure di adattamento siano già in uso (es. Piano Antineve, Monitoraggio Meteorologico, Formazione del Personale, Procedure de-icing, ecc);
- gli ulteriori maggiori costi, accantonamenti e/o investimenti che ne dovessero derivare dovrebbero trovare adeguata copertura nella dinamica tariffaria.

Sulla base di tali considerazioni, allo stadio attuale, si ritiene che i rischi connessi al c.d. climate change siano stati adeguatamente apprezzati anche nell'ambito del processo di *impairment* meglio descritto nelle note illustrative al Bilancio 2023.

Rischi relativi all'incidenza dei rapporti con Ryanair sui volumi di traffico

L'attività del Gruppo è legata in misura significativa ai rapporti intercorrenti con alcuni tra i principali vettori che operano presso l'Aeroporto e ai quali il Gruppo offre i propri servizi, tra i quali, in particolare, Ryanair. A causa della alta incidenza sul volume passeggeri totali dell'Aeroporto del vettore Ryanair, il Gruppo è esposto al rischio relativo alla contrazione o venir meno dell'operatività del vettore medesimo sullo scalo. Al 31 marzo 2024, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 47,8%.

Nel solco della pluriennale intesa di successo AdB e Ryanair hanno consolidato la partnership, avviata nel 2008, con un nuovo accordo di 6 anni siglato a 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 della recente crisi dell'industria del trasporto aereo l'eventuale redistribuzione del traffico passeggeri tra altre compagnie aeree risulta più complessa e incerta, ferme le proattive iniziative e relazioni della Capogruppo 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 proattivo nello sviluppo di traffico che generi un contributo marginale positivo.

Diversamente dal rischio di interruzione e/o significativa modifica dei volumi di traffico sviluppati con le compagnie *low cost*, ad oggi ritenuto remoto, i rischi relativi a possibili esiti delle future negoziazioni in materia di incentivi peggiorativi rispetto alle assunzioni attualmente incluse delle informazioni previsionali predisposte dal Gruppo, sono state oggetto di apposite *sensitivity* nell'ambito del processo di impairment meglio descritte nelle note illustrative al Bilancio 2023, senza evidenziare indicatori di perdite di valore.

Rischio relativo alla diminuzione della marginalità di ricavi non aviation

A fronte delle revisionate strutture contrattuali conseguenti l'impatto pandemico 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, corroborate anche dai primi dati del 2024, determinino un profilo non significativo di tale rischio.

Rischi relativi all'attuazione del Piano degli Interventi

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

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

Il piano investimenti come rimodulato di tempo in tempo, sempre garantendo debita e costante informativa ad ENAC, sarà implementato con risorse finanziarie in gran parte già disponibili derivanti dal finanziamento BEI.

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 e limitato a garantire una continuità dei servizi di diretta responsabilità del gestore, anche in caso di difficoltà da parte degli operatori aeroportuali che attualmente li svolgono, che nel 2021 ha preso avvio con l'affidamento a Tag del servizio di presidio H24 e si è rafforzato con l'internalizzazione del servizio PRM lato air side, precedentemente affidato ad un handler, a partire dal 1° dicembre 2023.

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 2023 per 225 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* e le relative *sensitivity* rispetto alle assunzioni caratterizzate da maggiore aleatorietà non hanno evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 31 dicembre 2023 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività.

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

Restrizioni operative ed altri rischi conseguenti al superamento dei limiti di zonizzazione acustica aeroportuale

Nel 2022 l'impronta acustica LVA è risultata prossima ai limiti di zonizzazione acustica aeroportuale. 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 al fine di diminuire gli impatti di sorvolo sulla città di Bologna. In particolare, nella fascia oraria notturna (23.00-06.00) le procedure operative sia in decollo sia in atterraggio, hanno evitato 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, e rese operative dal mese di ottobre ulteriori misure che consistono nell'utilizzo, da parte degli aeromobili in decollo, di una virata anticipata rispetto alle precedenti procedure di salita con l'obiettivo di ridurre ulteriormente il sorvolo delle aree abitate, con importanti complessivi benefici in termini di impronta acustica.

Nell'ambito del programma di monitoraggio e gestione dell'impatto acustico, AdB ha predisposto il calcolo del livello di rumore aeroportuale (LVA) riferito all'anno 2023, ai sensi della vigente normativa, da cui sono stati rilevati alcuni superamenti dei limiti acustici previsti dalle mappe di zonizzazione acustica aeroportuale in corrispondenza di aree ricadenti prevalentemente nel settore Ovest dell'intorno aeroportuale, caratterizzate da limitata estensione superficiale e bassa densità abitativa. Le medesime rilevazioni hanno altresì verificato il contenimento dei livelli di emissione entro i limiti acustici in corrispondenza delle aree ad alta densità abitativa situate nel settore Est dell'intorno aeroportuale (quartieri Navile, Pescarola, Corticella).

In relazione al rilevato superamento, nei circoscritti ambiti segnalati, dei limiti acustici come suindicato AdB avvierà con immediatezza le opportune interlocuzioni con i componenti la Commissione ex art. 5 D.M. Ministero dell'Ambiente 31/10/1997, al fine di mettere a punto in termini aggiornati ed adeguati il piano di risanamento acustico così come prescritto dalla normativa di livello europeo e nazionale, destinando risorse adeguate e coerenti con i piani di sviluppo sostenibile della società di gestione aeroportuale e condividendo con i Comuni interessati efficaci impieghi del gettito della tassa di scopo IRESA.

Nel quadro di queste iniziative si colloca anche l'impegno pubblico di istituire un fondo pluriennale a supporto di interventi di insonorizzazione degli edifici residenziali maggiormente esposti all'impatto acustico delle operazioni aeroportuali come esposto alla voce 16 della nota al bilancio a cui si rimanda.

In questo ambito si precisa inoltre 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 e che gli ulteriori investimenti che ne dovessero derivare dovrebbero trovare adeguata copertura nella dinamica tariffaria.

Stagionalità dei ricavi

A causa della natura ciclica del settore in cui il Gruppo opera, generalmente sono attesi ricavi e risultati operativi più elevati nel terzo trimestre dell'anno, piuttosto che nei primi e negli ultimi mesi. Le vendite più elevate si concentrano, infatti, nel periodo giugno-settembre, momento di picco delle vacanze estive, in cui si registra il massimo livello di utenza. A questo si aggiunge una forte componente di passeggeri *business*, per le caratteristiche del tessuto imprenditoriale del territorio e per la presenza di eventi fieristici di richiamo internazionale, che tempera i picchi stagionali dell'attività turistica. Pertanto, i dati economici e finanziari relativi a periodi infrannuali potrebbero non essere rappresentativi della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo su base annua.

8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

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

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

- **EBITDA:** *Earnings Before Interest, Taxation Depreciation, and Amortization*, è definito dal management come risultato prima delle imposte dell'esercizio, dei proventi e oneri finanziari, dei proventi e oneri da partecipazione, degli ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni. Nello specifico coincide pertanto con il Margine Operativo Lordo (MOL). Si precisa che l'EBITDA non è identificato come misura contabile nell'ambito degli IFRS, pertanto deve essere considerato una misura alternativa per la valutazione dell'andamento economico del Gruppo. Poiché la determinazione di tale misura non è regolamentata dai principi contabili di riferimento per la predisposizione dei bilanci consolidati del Gruppo, il criterio applicato per la relativa determinazione e misurazione potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e pertanto tale dato potrebbe non essere comparabile con quello presentato da tali gruppi;
- **RICAVI E COSTI RETTIFICATI:** totale ricavi al netto dei ricavi per servizi di costruzione e dei ricavi da credito da Terminal Value su Fondo di Rinnovo e totale costi al netto dei costi per servizi di costruzione. I ricavi e costi rettificati consentono di calcolare l'EBITDA rettificato esposto nel seguito:
- **EBITDA Rettificato:** misura utilizzata dal management del Gruppo per monitorare e valutare l'andamento operativo ed economico del Gruppo. È calcolato sottraendo all'EBITDA:
 - il margine calcolato come differenza tra i ricavi di costruzione e i costi di costruzione che il Gruppo realizza in qualità di gestore dell'Aeroporto;
 - i ricavi da credito da Terminal Value su Fondo di Rinnovo intendendo con tale posta il corrispettivo, pari al valore attuale del credito per Terminal Value, che il gestore aeroportuale ha il diritto di vedersi riconoscere al termine della concessione dal gestore subentrante per gli interventi di rinnovo sui beni in concessione che, a tale data, non risultino completamente ammortizzati applicando le regole della contabilità regolatoria (art.703 cod. navigazione così come modificato dall'art.15 – quinquies, comma 1, D.L. n.148/2017 convertito, con modificazioni, dalla Legge 4 dicembre 2017, n.172) e
- **Indebitamento Finanziario Netto/Posizione Finanziaria netta:** la composizione dell'Indebitamento Finanziario Netto/Posizione Finanziaria Netta è rappresentata in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021.

9 GARANZIE PRESTATE

Nella seguente tabella è riportata la situazione riepilogativa delle garanzie prestate dal Gruppo a confronto con i valori al 31 dicembre 2023:

in migliaia di euro	31/03/2024	31/12/2023	Var.	Var.
Fidejussioni	14.110	10.664	3.444	32%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	1.078	1.206	-128	-11%
Totale garanzie prestate	26.060	22.742	3.317	15%

Al 31 marzo 2024, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 26,1 milioni di Euro e si riferiscono a:

- fidejussioni di cui la principale è quella a favore di ENAC prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (6,1 milioni di Euro) oltre al co-obbligo di AdB nelle fidejussioni di 5,8 milioni di Euro a favore dell'Agenzia delle Dogane su richiesta della controllata FFM per il contenzioso doganale in cui è coinvolta (rif. capitolo contenziosi della Relazione sulla Gestione)
- 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 1,1 milioni di Euro.

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

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

Dimissioni di un consigliere di amministrazione indipendente e non esecutivo e cooptazione di un nuovo amministratore

Il 6 marzo 2024 il Consiglio di Amministrazione ha preso atto delle dimissioni presentate il 28 febbraio dal Consigliere indipendente e non esecutivo Sonia Bonfiglioli che era inoltre Presidente del Comitato per la Remunerazione. Il Consiglio di Amministrazione in pari data ha deliberato di reintegrare nel numero di tre i componenti del Comitato per la Remunerazione nominando il consigliere indipendente Giovanni Cavallaro e nominandolo altresì Presidente del Comitato stesso.

Il Consiglio di Amministrazione del 14 marzo 2024 ha deliberato, con il parere favorevole del Collegio Sindacale, la cooptazione di Claudia Bugno in sostituzione della consigliera indipendente Sonia Bonfiglioli. L'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 23 aprile 2024 ha confermato la nomina di Claudia Bugno quale amministratore indipendente fino alla scadenza naturale del Consiglio di Amministrazione ovvero fino alla data di approvazione del Bilancio 2024.

Nomina della nuova società di revisione

Essendo giunto a scadenza con l'approvazione del Bilancio 2023 l'incarico di revisione dei conti del Gruppo della società EY Spa, l'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 23 aprile 2024 ha nominato Pricewaterhousecoopers Spa per l'incarico di revisione legale dei conti ed attività accessorie per il periodo 2024-2032 e ne ha deliberato il relativo compenso sulla base della proposta motivata del Collegio Sindacale ai sensi del D.Lgs. n. 39/2010. In pari data le Assemblee delle società controllate Tag Bologna e FFM hanno nominato Pricewaterhousecoopers Spa per l'incarico di revisione legale dei conti ed attività accessorie per il periodo 2024-2026.

Distribuzione dividendo a valere sul risultato d'esercizio 2023

L'Assemblea del 23 Aprile 2024 ha, inoltre, deliberato la distribuzione di un dividendo ordinario lordo pari a 0,264 euro per ciascuna azione ordinaria. Tale dividendo, per complessivi 9.537.175,56 Euro, è stato messo in pagamento l'8 maggio 2024, con stacco cedola n. 5 il 6 maggio 2024, e con data di legittimazione a percepire il dividendo il 7 maggio 2024.

Adesione al Patto per la Decarbonizzazione del Trasporto Aereo

In aprile AdB ha aderito al Patto per la Decarbonizzazione del Trasporto Aereo il cui obiettivo è favorire ed accelerare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del trasporto aereo nel contesto degli SDGs e dell'Agenda 2030 e prendendo a riferimento l'obiettivo di Net Zero Emissions entro il 2050.

Andamento del traffico

In aprile i passeggeri sullo scalo di Bologna sono stati poco meno di un milione, 980.834, in aumento del 12,4% rispetto ad aprile 2023.

Nei primi quattro mesi del 2024 i passeggeri complessivi sono stati 2.928.854, in aumento del 9,5% sullo stesso periodo del 2023, mentre i movimenti sono stati 21.913, in crescita del 7,6% sul 2023. Le merci trasportate per via aerea nel periodo gennaio-aprile sono state 14.503 tonnellate, in aumento del 5,5% sul 2023.

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

Le ultime stime di traffico elaborate da Eurocontrol per il periodo 2024-2030 rivedono la crescita globale dei movimenti aerei al ribasso, evidenziando un andamento eterogeneo fra le regioni Est-europee ed occidentali a seguito di un rallentamento nella crescita di alcune zone nei mesi di novembre e dicembre 2023, principalmente a seguito di una riduzione nella programmazione voli per la WS23-24 ed una rimodulazione voli a causa di eventi atmosferici. Ciò porta ad un raggiungimento dei movimenti pre-pandemici stimato tra il 2025 ed il 2026, periodo oltre il quale si prevede un tasso di crescita di circa il 2% all'anno. L'andamento risulta quindi ancora fortemente impattato dalle tensioni derivanti dall'invasione della Russia in Ucraina, oltre al recente conflitto in Medio Oriente ed un generale raffreddamento dell'economia mondiale. Tuttavia, si segnalano (i) un importante recupero dei movimenti sulle rotte asiatiche, oltre (ii) ad una significativa ripresa nel *load factor* registrato ed (iii) un calo nelle strozzature a livello di *supply-chain* nella gestione degli aeroporti più congestionati (*Fonte: EUROCONTROL Seven-Year Forecast 2024-2030 - Spring 2024 Update, Febbraio 2024*).

Nel complesso contesto sopradescritto 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, in un'ottica rivolta al miglioramento della qualità del servizio e dell'esperienza di viaggio dei passeggeri, una volta superate le criticità legate al mantenimento del pieno funzionamento dell'infrastruttura e dei processi operativi in presenza dei cantieri. Anche nell'ambito dei servizi non aviation, sono stati avviati i lavori per il nuovo parcheggio multipiano per complessivi ulteriori 2.200 posti auto a disposizione dei passeggeri. Parallelamente proseguono gli importanti impegni in ambito di innovazione e di sostenibilità con azioni concrete da parte del Gruppo per mitigare gli impatti ambientali negativi dell'attività aeroportuale, tutelare le risorse naturali, migliorare la qualità della vita e il benessere della comunità circostante, offrire luoghi di lavoro sicuri e inclusivi.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 15 maggio 2024

Prospetti contabili consolidati al 31 Marzo 2024

Prospetto della Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

Conto Economico consolidato

Conto Economico Complessivo consolidato

Rendiconto finanziario consolidato

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 31.03.2024	al 31.12.2023
Diritti di concessione		231.928	224.716
Altre attività immateriali		1.922	1.480
Attività immateriali	1	233.850	226.196
Terreni, immobili, impianti e macchinari		11.842	11.007
Investimenti immobiliari		1.617	1.617
Attività materiali	2	13.459	12.624
Partecipazioni	3	244	44
Altre attività finanziarie non correnti	4	16.037	16.032
Imposte differite attive	5	6.981	6.831
Altre attività non correnti	6	186	187
Altre attività non correnti		23.448	23.094
ATTIVITA' NON CORRENTI		270.757	261.914
Rimanenze di magazzino	7	854	878
Crediti commerciali	8	16.469	19.072
Altre attività correnti	9	7.862	6.882
Attività finanziarie correnti	10	700	5.002
Cassa e altre disponibilità liquide	11	36.907	44.334
ATTIVITA' CORRENTI		62.792	76.168
TOTALE ATTIVITA'		333.549	338.082

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 31.03.2024	al 31.12.2023
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		115.656	98.949
Risultato dell'esercizio		3.531	16.706
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	12	209.501	205.969
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	12	209.501	205.969
TFR e altri fondi relativi al personale	13	3.327	3.317
Imposte differite passive	14	2.805	2.790
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	12.714	12.107
Fondi per rischi e oneri	16	4.436	4.276
Passività finanziarie non correnti	17	18.916	21.399
Altri debiti non correnti		92	77
PASSIVITA' NON CORRENTI		42.290	43.966
Debiti commerciali	18	22.360	26.897
Altre passività	19	41.956	38.969
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	1.819	2.259
Fondi per rischi e oneri	16	603	467
Passività finanziarie correnti	17	15.020	19.555
PASSIVITA' CORRENTI		81.758	88.147
TOTALE PASSIVITÀ		124.048	132.113
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		333.549	338.082

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per il trimestre	per il trimestre
		chiuso al 31.03.2024	chiuso al 31.03.2023
Ricavi per servizi aeronautici		14.690	12.029
Ricavi per servizi non aeronautici		11.632	10.390
Ricavi per servizi di costruzione		3.992	5.337
Altri ricavi e proventi della gestione		303	184
Ricavi	20	30.617	27.940
Materiali di consumo e merci		(758)	(841)
Costi per servizi		(5.866)	(6.007)
Costi per servizi di costruzione		(3.802)	(5.083)
Canoni, noleggi e altri costi		(2.148)	(1.927)
Oneri diversi di gestione		(803)	(848)
Costo del personale		(8.160)	(7.332)
Costi	21	(21.537)	(22.038)
Ammortamento diritti di concessione		(2.180)	(1.878)
Ammortamento altre attività immateriali		(194)	(119)
Ammortamento attività materiali		(528)	(538)
Ammortamenti e svalutazioni	22	(2.902)	(2.535)
Accantonamento rischi su crediti		(48)	(274)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(567)	(525)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(297)	(342)
Accantonamenti per rischi ed oneri	23	(912)	(1.141)
Totale Costi		(25.351)	(25.714)
Risultato operativo		5.266	2.226
Proventi finanziari	24	248	220
Oneri finanziari	24	(428)	(795)
Risultato ante imposte		5.086	1.651
Imposte dell'esercizio	25	(1.555)	(486)
Utile (perdita) d'esercizio		3.531	1.165
Utile (perdita) di terzi		0	0
Utile (perdita) di gruppo		3.531	1.165
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,10	0,03
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,10	0,03

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023
Utile (perdita) di esercizio (A)	3.531	1.165
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>	0	0
<i>Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)</i>	0	0
<i>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	0	0
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	0	0
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	0	0
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	0	0
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	3.531	1.165
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	3.531	1.165

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2024	al 31.03.2023
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	5.086	1.651
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
- Margine da servizi di costruzione	(190)	(254)
+ Ammort.to e perdita durevole valore imm. imp., macch. e attività per diritto d'uso	2.902	2.535
+ Accantonamento fondi	918	1.141
+ Oneri per interessi che non comportano uscite di cassa	46	256
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	134	319
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	(12)	46
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	35	44
Flusso di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	8.919	5.738
Variazione rimanenze di magazzino	24	(33)
Incremento/(decremento) nei crediti commerciali	2.543	(3.218)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti non finanziarie	(795)	(3.187)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(4.537)	(6.314)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	(3.267)	4.015
Interessi pagati	(266)	(374)
Interessi incassati	90	1
TFR pagato	(45)	(45)
Utilizzo fondi per pagamenti	(440)	(368)
Flusso di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative nette	2.226	(3.785)
Acquisto di attività materiali	(1.343)	(390)
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(9.837)	(4.889)
Acquisto/aumento Capitale Sociale partecipazioni	(200)	0
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	4.305	15.000
Flusso di cassa generato / (assorbito) dall'attività di investimento	(7.075)	9.721
Finanziamenti rimborsati	(2.440)	(1.689)
Pagamenti per passività per leasing	(138)	(129)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento	(2.578)	(1.818)
Variazione finale di cassa	(7.427)	4.118
Disponibilità liquide inizio periodo	44.334	27.868
Variazione finale di cassa	(7.427)	4.118
Disponibilità liquide fine periodo	36.907	31.986

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>n migliaia di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo/ Totale</i>
Patrimonio netto al 31.12.2023	90.314	25.683	9.673	85.926	(3.272)	(703)	(18.359)	16.706	205.969
Attribuzione risultato esercizio 2023	0	0	0	0	0	0	16.706	(16.706)	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	0	0	3.531	3.531
Patrimonio netto al 31.03.2024	90.314	25.683	9.673	85.926	(3.272)	(703)	(1.653)	3.531	209.501

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

Note esplicative ai prospetti contabili consolidati al
31 marzo 2024

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 31 Marzo 2024

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato intermedio del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato intermedio del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per il trimestre chiuso al 31 marzo 2024 ed include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, limitatamente alle poste contenute nella Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata e i dati comparativi relativi al trimestre 1° gennaio - 31 marzo 2023, limitatamente alle poste contenute nel Conto Economico Consolidato, nel Conto Economico Complessivo Consolidato e nel Rendiconto Finanziario Consolidato. Il bilancio consolidato è stato redatto sulla base del costo storico, ad eccezione delle eventuali attività finanziarie destinate alla vendita e degli eventuali *Intangible Asset* costituiti dai Certificati Energetici, che sono iscritti al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

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

La pubblicazione del bilancio consolidato intermedio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per il trimestre chiuso al 31 marzo 2024 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 15 maggio 2024.

Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il Bilancio Consolidato Intermedio al 31 marzo presentato in forma sintetica è stato predisposto in conformità a quanto richiesto dallo IAS 34 "Bilanci Intermedi" fornendo le note informative sintetiche previste dal suddetto principio contabile internazionale eventualmente integrate al fine di fornire un maggior livello informativo ove ritenuto necessario. Il presente Bilancio Consolidato deve pertanto essere letto congiuntamente al bilancio consolidato dell'esercizio 2023 redatto in conformità ai Principi Contabili Internazionali IFRS emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") e redatto considerando quale data di transizione agli IFRS (*First Time Adoption* "FTA") il 1° gennaio 2012.

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio al 31 dicembre 2023 in quanto a far data dal 1° gennaio 2024 sono entrati in vigore nuovi emendamenti ai principi contabili internazionali che non hanno avuto impatto sul trimestre in esame.

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

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

Un'attività è corrente quando:

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

Tutte le altre attività sono classificate come non correnti.

Una passività è corrente quando:

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

Il Gruppo classifica tutte le altre passività come non correnti.

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

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

Area di consolidamento

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

Le tabelle seguenti riepilogano, con riferimento alle società controllate, le informazioni al 31 marzo 2024 e al 31 dicembre 2023 e relativa denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

SOCIETA' CONTROLLATE (in migliaia di Euro)	Capitale Sociale	% Possesso	
		al 31.03.2024	al 31.12.2023
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l. Società Unipersonale	316	100,00%	100,00%

Informativa relativa ai Settori Operativi

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

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

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

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

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

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

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

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

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024 Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2024 Non Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2024 Altro	Totale per il trimestre chiuso al 31.03.2024
Ricavi	18.021	12.596	0	30.617
Costi	(16.214)	(5.323)	0	(21.537)
Margine Operativo Lordo	1.807	7.273	0	9.080
Ammortamenti e svalutazioni	(1.800)	(1.102)	0	(2.902)
Accantonamenti	(809)	(103)	0	(912)
Risultato operativo	(802)	6.068	0	5.266
Proventi finanziari	0	0	248	248
Oneri finanziari	0	0	(428)	(428)
Risultato ante imposte	(802)	6.068	(180)	5.086
Imposte dell'esercizio	0	0	(1.555)	(1.555)
Utile (perdita) d'esercizio	(802)	6.068	(1.735)	3.531
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	3.531

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

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

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31 03.2024 Aviation	al 31 03.2024 Non Aviation	al 31 03.20234 Altro	al 31 03.2024 Totale
Attività non correnti	208.411	38.981	23.365	270.757
Attività immateriali	203.515	30.335	0	233.850
Diritti di concessione	202.489	29.439	0	231.928
Altre attività immateriali	1.026	896	0	1.922
Attività materiali	4.824	8.635	0	13.459
Terreni, immobili, impianti e macchinari	4.824	7.018	0	11.842
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	72	11	23.365	23.448
Partecipazioni	0	0	244	244
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	16.037	16.037
Imposte differite attive	0	0	6.981	6.981
Altre attività non correnti	72	11	103	186
Attività correnti	15.608	7.822	39.362	62.792
Rimanenze di magazzino	467	387	0	854
Crediti commerciali	9.699	6.770	0	16.469
Altre attività correnti	5.442	665	1.755	7.862
Attività finanziarie correnti	0	0	700	700
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	36.907	36.907
Totale attività	224.019	46.803	62.727	333.549

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

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 per la predisposizione dei dati della rendicontazione analitica/regolatoria delle società di gestione aeroportuale.

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. Ai fini della contabilità regolatoria gli incentivi vengono, invece, allocati alla SBU *Non Aviation* in linea con quanto previsto dalle linee guida ART sulla contabilità regolatoria di cui alla delibera n. 38 del 9 marzo 2023.

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

ATTIVITÀ

1. Attività Immateriali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 31 marzo 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2024	al 31.12.2023	Variazione
Diritti di concessione	231.928	224.716	7.212
Software, licenze e diritti simili	1.183	861	322
Altre attività immateriali	39	40	(1)
Altre attività immateriali in corso	700	579	121
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	233.850	226.196	7.654

Al 31 marzo 2024, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 9,4 milioni di Euro al lordo degli ammortamenti di periodo (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) e delle anticipazioni lavori.

La crescita dei Diritti di concessione è principalmente dovuta ad alcuni interventi entrati in funzione nel trimestre quali l'ampliamento della zona dei controlli di sicurezza relativi ai lavori di riconfigurazione dell'Area Security e Controllo Passaporti ed il nuovo corridoio di collegamento tra l'area dei controlli di sicurezza all'area check-in nell'ambito dei lavori di riconfigurazione della sala partenze Schengen, oltre ad alcuni interventi in corso di realizzazione al 31 marzo 2024.

Tra questi le opere di urbanizzazione dell'area per la realizzazione dell'impianto stoccaggio carburanti nell'ambito dei lavori della nuova viabilità perimetrale ed il nuovo parcheggio multipiano area est comprensivo di anticipazioni lavori per 5,7 milioni di Euro.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 2,2 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 0,5 milioni di Euro che riguarda principalmente acquisti di licenze.

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 2024-2046 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 2023 che non ha evidenziato perdite durevoli di valore. Tenuto conto dell'andamento del consuntivo al 31 marzo 2024 rispetto alle previsioni tendenziali 2024, non essendosi manifestati indicatori di *impairment* così come definiti dallo IAS 36, il Gruppo conferma le risultanze di recuperabilità degli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione al 31 marzo 2024, così come del capitale investito netto del Gruppo.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 31 marzo 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2024	al 31.12.2023	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.001	3.077	(76)
Macchinari, attrezzature e impianti	2.431	1.756	675
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	2.247	1.955	292
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	978	911	67
Investimenti Immobiliari	1.617	1.617	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	13.037	12.079	958
Terreni in leasing	163	254	(91)
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in leasing	0	0	0
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	138	161	(23)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	121	130	(9)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	422	545	(123)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	13.459	12.624	835

Al 31 marzo 2024 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 1,4 milioni di Euro al lordo dei relativi ammortamenti e riguarda prevalentemente:

- macchine radiogene per i controlli di sicurezza dei bagagli a mano e rulliere automatiche;
- dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi;
- rinnovo parziale del parco mezzi con veicoli elettrici;
- server e altri apparati IT oltre a una nuova centrale telefonica, in corso di realizzazione al 31 marzo.

La categoria in esame include il diritto d'uso di beni di terzi in leasing, rilevato ai sensi dell'IFRS 16, che il Gruppo rileva in qualità di locatario principalmente per la locazione a lungo termine di terreni adibiti a parcheggi, di autovetture a uso promiscuo per dipendenti, di un mezzo De lcer utilizzato per attività operative in piazzale e di qualche attrezzatura. Il valore iscritto al 31 marzo 2024 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 al fair value, aggiornato periodicamente mediante valutazioni commissionate 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 31 marzo 2024 a confronto con i dati al 31 dicembre 2023:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 31.03.2024
Altre partecipazioni	44	200	0	0	244
TOTALE PARTECIPAZIONI	44	200	0	0	244

La variazione intervenuta nel trimestre attiene all'operazione di ricapitalizzazione della società partecipata UrbanV Spa; la partecipazione del 5% è stata integralmente svalutata al 31 dicembre 2023 per effetto delle perdite rilevate dalla società al 30 novembre 2023 con conseguente provvedimento, ai sensi dell'art.2447 del Codice Civile, di azzeramento del Capitale Sociale e contestuale aumento dello stesso a 100 mila Euro, come deliberato dall'Assemblea dei Soci di UrbanV del 30 gennaio 2024. L'operazione di ricapitalizzazione ha previsto, inoltre, un prezzo di sottoscrizione complessivo per 4 milioni di Euro da destinare a nominale per 100 mila Euro ed a riserva sovrapprezzo per 3,9 milioni di Euro. Adb ha aderito all'operazione con un versamento di 200 mila Euro nel mese di febbraio 2024 di cui 5 mila Euro a Capitale Sociale e 195 mila Euro a Riserva Sovrapprezzo emissioni azioni.

La composizione della voce in esame è quindi la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 31.03.2024	al 31.12.2023	Variazione
UrbanV Spa	5,5%	200	0	200
Bologna Welcome Srl	10%	41	41	0
Consorzio Energia Fiera District in liquidazione	14,3%	3	3	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		244	44	200

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 31 marzo 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi / Riclassifiche	Svalutazioni	al 31.03.2024
Credito da Terminal Value	4.076	0	0	0	4.076
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Altre attività finanziarie	1.083	5	0	0	1.088
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	16.032	5	0	0	16.037

La voce "Altre attività finanziarie non correnti" è formata da:

- 4,1 milioni di Euro dal credito da Terminal Value sugli investimenti in diritti di concessione e sugli interventi a fondo di rinnovo sulle infrastrutture aeroportuali. Tale credito, iscritto al valore attuale, deriva dall'applicazione della normativa sul Terminal Value di cui all'art.703 cod. nav. che stabilisce che, per gli investimenti in diritti di concessione e per gli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, il gestore aeroportuale riceverà dal subentrante, alla scadenza della concessione, un importo, pari al valore residuo a tale data dell'investimento stesso calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria.

- 10,9 milioni di Euro di strumento finanziario partecipativo in Marconi Express Spa, società concessionaria della realizzazione e gestione dell'infrastruttura di collegamento rapido su rotaia tra Aeroporto e Stazione Centrale di Bologna denominato People Mover. Tale strumento finanziario, sottoscritto dalla Capogruppo in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro, è iscritto per tale valore, corrispondente all'importo effettivamente versato ovvero al costo sostenuto a tale data. L'investimento in esame, oltre all'interesse strategico-operativo legato al miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto, risponde all'obiettivo della Società sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita dell'attività finanziaria. Ai sensi del principio contabile IFRS 9, trattandosi di strumento partecipativo di capitale, l'attività finanziaria è valutata al *fair value through profit or loss*. Nel caso di specie, considerata la difficoltà di misurazione del *fair value* di tale Strumento Finanziario Partecipativo, le valutazioni successive di tale SFP avvengono al costo quale miglior stima di *fair value*; in ragione dell'ampio range di valori che può assumere il *fair value* dello strumento nell'ambito di una valutazione basata sul valore attuale dei flussi finanziari attesi in un periodo molto ampio quale quello della concessione aeroportuale, tale analisi è utilizzata solo al fine di identificare possibili perdite di valore non emerse al 31 dicembre 2023 e alla data di riferimento del presente bilancio;

- 1,1 milioni di Euro di un prodotto di capitalizzazione acquistato nel 2019, di durata 10 anni e scadenza nel 2029. Ai sensi del principio IFRS 9 tale attività è classificata nella categoria degli "Held to collect – HTC", in quanto risponde all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali. Tuttavia nel caso di specie la scadenza è definita contrattualmente ma il rendimento è legato all'andamento di una gestione patrimoniale e quindi 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 trimestre al 31 marzo 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 31.03.2024
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	6.831	325	(175)	6.981

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 31 marzo 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2024	al 31.12.2023	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	43	42	1
Depositi cauzionali	93	95	(2)
Crediti tributari non correnti	50	50	0
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	186	187	(1)

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 31 marzo 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2024	al 31.12.2023	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	612	587	25
Rimanenze di Prodotti finiti	242	291	(49)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	854	878	(24)

8. Crediti commerciali

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2024	al 31.12.2023	Variazione
Crediti commerciali	18.301	20.844	(2.543)
Fondo svalutazione	(1.832)	(1.772)	(60)
CREDITI COMMERCIALI	16.469	19.072	(2.603)

Al 31 marzo 2024 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere, ammontano a 18,3 milioni di Euro ed evidenziano un decremento di 2,5 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2023.

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

La valutazione della solvibilità delle posizioni creditorie nel trimestre in esame ha comportato un accantonamento di 64 mila Euro, di cui 12 mila portati a diretta riduzione dei relativi ricavi in quanto trattasi di importi fatturati nel periodo e ritenuti non incassabili mentre non sono stati effettuati utilizzi del fondo.

La movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti è stata la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.03.2024
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.772)	(64)	0	4	(1.832)

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 31 marzo 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2024	al 31.12.2023	Variazione
Credito IVA	208	265	(57)
Crediti per imposte dirette	89	53	36
Altri crediti tributari	31	42	(11)
Crediti verso il personale	57	55	2
Altri crediti	7.477	6.467	1.010
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	7.862	6.882	979

Di seguito la tabella di dettaglio degli “altri crediti”, voce che ha registrato l’aumento più rilevante nel trimestre:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2024	al 31.12.2023	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	5.549	5.666	(117)
Crediti per Iresa	308	185	123
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.331)	(1.337)	6
Ratei e Risconti attivi	1.226	715	511
Anticipi a fornitori	659	517	142
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	302	69	233
Altri crediti correnti	764	652	112
TOTALE ALTRI CREDITI	7.477	6.467	1.010

L’aumento è legato principalmente alla voce “ratei e risconti attivi” per la stagionalità del periodo in esame e relativamente alla voce “Crediti verso Istituti di Previdenza e di Sicurezza Sociale”, al credito verso Inail.

La posta indicata come “fondo svalutazione altri crediti correnti” accoglie il fondo svalutazione dei crediti per l’addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e per l’Iresa, ottenuto per riclassifica nell’attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell’addizionale e dell’Iresa addebitata ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale o che contestano l’addebito. Questa posta che riveste un carattere esclusivamente patrimoniale, è classificata a deconto dei rispettivi crediti per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero e non si è movimentata nel trimestre in esame.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 31.03.2024
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(1.327)	0	0	5	(1.321)
Fondo svalutazione crediti per Iresa	(10)	0	0	1	(9)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(1.337)	0	0	6	(1.331)

10. Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della voce in oggetto al 31 marzo 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2024	al 31.12.2023	Variazione
Time deposit	700	5.002	(4.302)
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	700	5.002	(4.302)

Nel seguito la movimentazione del trimestre della voce in esame:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Acquisizioni	Altri incrementi /riclassifiche	Decrementi/ Cessioni	al 31.03.2024
Time deposit	5.002	700	45	(5.047)	700
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	5.002	700	45	(5.047)	700

Le attività finanziarie correnti iscritte al 31 dicembre 2023 per 5 milioni di Euro riguardavano *Time Deposit* acquistati a dicembre con durata sei mesi e, quindi, riclassificati al 31 marzo 2024 alla voce 11. Cassa e altre disponibilità liquide. La voce, infine, include ulteriori *Time Deposit* per 700 mila Euro acquistati a febbraio ed in scadenza il 1° agosto 2024.

11. Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2024	al 31.12.2023	Variazione
Depositi bancari e postali	37.567	44.304	(6.737)
Denaro e valori in cassa	40	30	10
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	37.607	44.334	(6.727)

La voce “depositi bancari e postali” è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari oltre che da *Time Deposit* del valore nominale di 5,3 milioni di Euro in scadenza a maggio (300 mila Euro) e giugno 2024 (5 milioni di Euro). Al 31 dicembre 2023 questa voce includeva anche 9 milioni di Euro di *Time Deposit* scaduti a marzo 2024 e, quindi, incassati al 31 marzo 2024. Oltre ai conti correnti bancari la Capogruppo dispone di una linea di credito non utilizzata di 5 milioni di Euro.

Per il commento sull’andamento dei flussi di risorse liquide del periodo si rimanda al cap.3.2 della Relazione della Gestione.

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 31 marzo 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2024	al 31.12.2023	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	115.656	98.949	16.706
Risultato dell'esercizio	3.531	16.706	(13.175)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	209.501	205.969	3.531

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 31 marzo 2024 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:

in unità di euro	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	per il trimestre chiuso al 31.03.2023
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	3.530.798	1.165.279
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	0,10	0,03
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,10	0,03

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo Consolidato

Si precisa che per il Gruppo AdB l'utile/(perdita) per azione base e l'utile/(perdita) per azione diluito al 31 marzo 2024 così come al 31 dicembre 2023 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 31 marzo 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

in migliaia di euro	al 31.03.2024	al 31.12.2023	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	9.673	9.673	0
Riserva straordinaria	85.926	85.926	0
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/perdite portati a nuovo	(1.653)	(18.359)	16.706
Riserva OCI	(703)	(703)	0
TOTALE RISERVE	115.656	98.949	16.706

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è stata costituita quanto a:

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

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

La riserva Utili/perdite portati a nuovo si movimenta per effetto del risultato d'esercizio 2023 in attesa delle delibere da parte delle Assemblee dei Soci delle società del Gruppo tenutesi nel mese di aprile.

La riserva OCI non presenta variazioni rispetto al 31 dicembre 2023 in quanto il Gruppo ha valutato di procedere all'attualizzazione del TFR e degli altri fondi relativi al personale secondo quanto previsto dallo IAS 19 revised, solo nei bilanci semestrali e annuali.

13. TFR e altri fondi relativi al personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del TFR e altri fondi relativi al personale al 31 marzo 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2024	al 31.12.2023	Variazione
TFR	3.066	3.086	(20)
Altri fondi relativi al personale	261	231	30
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.327	3.317	10

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.03.2024
TFR	3.086	5	19	(45)	0	3.066
Altri fondi relativi al personale	231	30	0	0	0	261
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.317	35	19	(45)	0	3.327

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

14. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 31 marzo 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.03.2024
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.790	15	0	2.805

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

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

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione del fondo per il trimestre chiuso al 31 marzo 2024, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.03.2024
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	12.107	607	0	0	12.714
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	2.259	0	(440)	0	1.819
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	14.366	607	(440)	0	14.533

L'incremento di 0,6 milioni di Euro è dovuto all'accantonamento della quota del trimestre per 567 mila oltre a 40 mila Euro di oneri finanziari dovuti all'aggiornamento dei tassi di attualizzazione dei flussi finanziari. Gli utilizzi riguardano interventi vari su impianti e interventi *landside* destinati al mantenimento dell'operatività.

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 nel trimestre chiuso al 31 marzo 2024:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 31.03.2024
Fondo rischi per contenziosi in corso	2.305	144	(5)	2.444
Altri fondi rischi e oneri	1.971	21	0	1.992
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	4.276	165	(5)	4.436
Fondo arretrati lavoro dipendente	467	136	0	603
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	467	136	0	603
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	4.743	301	(5)	5.039

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 2023 e del presente documento; nel periodo in esame non sono sorti nuovi contenziosi.

L’accantonamento del periodo è dovuto alla stima degli interessi eventualmente dovuti in relazione al debito relativo al servizio antincendio (20,4 milioni di Euro al 31 marzo 2024), così come disciplinato dall’art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall’art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009.

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.

I fondi correnti, infine, accolgono il fondo arretrati lavoro dipendente e, in particolare, la stima della parte economica del rinnovo del CCNL dei Gestori Aeroportuali scaduto il 31 dicembre 2022.

Passività potenziali

In relazione al contenzioso doganale che ha coinvolto la controllata FFM nel 2021, più dettagliatamente descritto nell’apposita sezione “contenziosi” della Relazione sulla gestione del Bilancio 2023 cui si rimanda e riguardante avvisi di rettifica di diversi accertamenti di dichiarazione doganale, la società sulla scorta del parere dei legali incaricati, valutato il dossier documentale inerente alla posizione, la giurisprudenza in materia ed anche alla luce della sentenza di primo grado, conferma di ritenere possibile ma non probabile la soccombenza.

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

17. Passività finanziarie non correnti e correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti e correnti al 31 marzo 2024 confrontate con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2024	al 31.12.2023	Variazione
Mutui - parte non corrente	18.838	21.284	(2.446)
Passività finanziarie non correnti per leasing	78	115	(37)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	18.916	21.399	(2.483)
Mutui – parte corrente	12.331	12.323	8
Passività finanziarie correnti per leasing	378	454	(76)
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	2.238	6.742	(4.504)
Altri debiti finanziari correnti	73	36	37
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	15.020	19.555	(4.535)
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	33.936	40.954	(7.018)

La voce “mutui” 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 7,8 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti e per 6,2 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui parte corrente. Nel primo trimestre 2024 sono state rimborsate rate per 1,6 milioni di Euro;
- mutuo decennale con scadenza dicembre 2024, in essere al 31 marzo 2024 per 2,6 milioni di Euro erogato da Intesa Sanpaolo Spa e classificato tra i mutui correnti. Nel trimestre in esame non vi erano rate in scadenza;
- mutuo quinquennale con scadenza settembre 2028 erogato nel 2023 da Credit Agricole Italia per 15 milioni di Euro. Tale finanziamento è classificato per 10,5 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. Nel primo trimestre 2024 è stata rimborsata una rata da 0,7 milioni di Euro;
- mutuo quindicennale con scadenza 2026 per un residuo complessivo al 31 marzo 2024 di 1,1 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 0,6 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente, e per 0,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi dodici mesi, tra i mutui – parte corrente. Nel primo trimestre 2024 è stata rimborsata la rata in scadenza per 0,1 milioni di Euro.

Al fine di garantire la necessaria liquidità per supportare il piano degli investimenti e sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale, la Capogruppo ha sottoscritto a dicembre 2021 un finanziamento con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) per il quale al 31 marzo 2024 non è ancora stata avanzata nessuna richiesta di erogazione.

Dettaglio Mutui:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2024	al 31.12.2023	Variazione
Mutui - parte non corrente	18.838	21.284	(2.446)
Mutui - parte corrente	12.331	12.323	8
TOTALE MUTUI	31.169	33.607	(2.438)

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 31 marzo 2024:

Istituto Finanziario erogante	Debito	Tasso di interesse applicato	Rate	Scadenza	Covenant
Intesa San Paolo S.p.A.	Mutuo	Tasso fisso del 3%	Semestrali	2024	PFN/EBITDA PFN/PN
Unicredit Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso fisso del 0,77%	Trimestrali	2026	PFN/EBITDA PFN/PN
Credit Agricole Italia	ESG KPI Linked Loan	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 1,15%	Trimestrali	2028	Si
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 0,9%	Trimestrali	2026	No

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 quarto anno di finanziamento ammonta al 2% della quota di debito garantito.

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

Con riferimento alle clausole di cross default presenti nei contratti di finanziamento del Gruppo, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 31 marzo 2024 il Gruppo non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di cross default da parte dei propri finanziatori in quanto è adempiente rispetto agli impegni contrattuali in essere.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2024	al 31.12.2023	Variazione
Passività finanziarie per leasing non correnti	78	115	(37)
Passività finanziarie correnti per leasing	378	454	(76)
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER LEASING	456	569	(113)

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

La tabella suesposta si riferisce a queste ultime obbligazioni suddivise in passività finanziarie per leasing non correnti e correnti.

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

<i>in migliaia di euro</i>	31/12/2023	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/ Riclassifiche	31/03/2024
Finanziamenti - quota corrente	12.323	(2.440)	0	2.448	12.331
Passività per leasing - quota corrente	454	(138)	20	42	378
Finanziamenti - quota non corrente	21.284	0	0	(2.446)	18.838
Passività per leasing - quota non corrente	115	0	3	(40)	78
Totale	34.175	(2.578)	23	4	31.625

Infine, la voce debiti per addizionale sui diritti di imbarco passeggeri e per Iresa attiene alla quota incassata dai vettori al 31 marzo 2024 e riversata agli Enti creditori nel mese di aprile.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2024	al 31.12.2023	Variazione
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	2.238	6.742	(4.504)
DEBITO PER ADDIZIONALE DIRITTI D'IMBARCO E IRESA	2.238	6.742	(4.504)

18. Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2024	al 31.12.2023	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	22.360	26.897	(4.537)

I debiti commerciali, che evidenziano una contrazione rispetto al 31 dicembre 2023, si riferiscono agli acquisti di beni e servizi, compresi gli investimenti e sono principalmente verso fornitori nazionali.

19. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 31 marzo 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2024	al 31.12.2023	Variazione
Debiti tributari correnti	4.766	2.664	2.102
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	6.308	5.157	1.151
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	23.111	24.535	(1.424)
Altri debiti correnti, ratei e risonci passivi	7.771	6.613	1.158
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	41.956	38.969	2.987

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

i. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 31 marzo 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2024	al 31.12.2023	Variazione
Debito IVA	409	0	409
Debiti per imposte dirette	3.324	1.637	1.687
Altri debiti tributari	1.033	1.027	6
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	4.766	2.664	2.102

La crescita dei debiti tributari è dovuta, oltre che al debito Iva assente al 31 dicembre 2023, anche alla crescita del debito per imposte dirette in relazione alla stima delle imposte sul reddito del periodo. In particolare all'aumento della base imponibile IRES rispetto a quelle del 2023 ridotta grazie all'utilizzo integrale delle residue perdite fiscali del 2020-2021.

ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti al 31 marzo 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2024	al 31.12.2023	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	1.207	1.270	(63)
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	3.421	2.466	955
Debiti verso istituti di previdenza	1.680	1.421	259
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	6.308	5.157	1.151

I debiti verso il personale e istituti di previdenza evidenziano un aumento rispetto al 31 dicembre 2023 anche per effetto dell'infrannualità del periodo in esame che include ratei su retribuzioni differite.

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

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

- 20,4 milioni di Euro (20,1 milioni al 31 dicembre 2023) in relazione al debito relativo al servizio antincendio così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009. Per approfondimenti si rimanda al capitolo Contenziosi della Relazione sulla Gestione;
- 2,7 milioni di Euro (contro 4,4 milioni di Euro al 31 dicembre 2023) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo al conguaglio dell'anno 2023 oltre alla quota maturata nel trimestre.

iv. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri debiti correnti, ratei e risconti passivi al 31 marzo 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2024	al 31.12.2023	Variazione
Debiti per addizionale ai diritti d'imbarco e Iresa	4.538	4.526	12
Altri debiti correnti	1.569	1.753	(184)
Ratei e risconti passivi correnti	1.664	334	1.330
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	7.771	6.613	1.158

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri e per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 31 marzo 2024, per 4,5 milioni di Euro, sostanzialmente invariata rispetto al 31 dicembre 2023. La parte del debito per addizionale ai diritti di imbarco e per Iresa relativa ai crediti incassati dai vettori da versare agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 17).

Infine, la voce "altri debiti correnti" include i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi. In crescita, infine, dei "ratei e risconti passivi diversi" prevalentemente legata all'infrannualità del periodo in esame per la fatturazione anticipata dei canoni di subconcessione e altre tipologie di ricavi.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

RICAVI

20. Ricavi

Si riportano le tabelle di dettaglio dei ricavi per i due 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 30,6 milioni di Euro con una crescita di 2,7 milioni di Euro rispetto al primo trimestre 2023. Isolando la voce "ricavi per servizi di costruzione" che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati nel trimestre, inferiori rispetto al periodo di confronto (quasi 4 milioni di Euro contro 5,3 milioni del 2023), i ricavi del trimestre in esame evidenziano una crescita del 17,79% passando da 22,6 milioni del primo trimestre 2023 a 26,6 milioni del 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	14.690	12.029	2.661
Ricavi per servizi non aeronautici	11.632	10.390	1.242
Ricavi per servizi di costruzione	3.992	5.337	(1.345)
Altri ricavi e proventi della gestione	303	184	119
TOTALE RICAVI	30.617	27.940	2.677

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Variazione
Diritti aeroportuali	12.630	10.373	2.257
Parcheggi	4.455	3.861	594
Ricavi per servizi di costruzione	3.992	5.337	(1.345)
Altri	3.607	3.154	453
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	24.684	22.725	1.959

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Variazione
Diritti aeroportuali	12.630	10.373	2.257
Parcheggi	4.455	3.861	594
Ricavi per servizi di costruzione	3.992	5.337	(1.345)
Altro	3.607	3.154	453
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	24.684	22.725	1.959
Subconcessioni locali commerciali e non	5.919	5.211	708
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	5.919	5.211	708
Ricavi NO IFRS 15	14	4	10
TOTALE RICAVI	30.617	27.940	2.677

i. Ricavi per servizi aeronautici

Questa categoria di ricavi presenta una crescita del 22,1% come dettagliato nella tabella seguente che mette a confronto i trimestri chiusi al 31 marzo 2024 e 2023:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	330	227	103
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	300	213	87
Ricavi da diritti aeroportuali	15.201	13.951	1.250
Ricavi da corrispettivo PRM	1.035	1.192	(157)
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(3.820)	(4.889)	1.069
Servizi di handling	698	672	26
Altri ricavi aeronautici	946	663	283
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	14.690	12.029	2.661

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	6.402	6.230	172
Diritti di approdo, decollo e sosta	5.960	4.849	1.111
Diritti per sicurezza passeggeri	1.799	1.945	(146)
Diritti per controllo bagagli stiva	736	759	(23)
Diritti di imbarco e sbarco merci	304	214	90
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	0	(46)	46
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	15.201	13.951	1.250

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per i trimestri chiusi al 31 marzo 2024 e 2023. Questa classe di ricavi presenta una crescita del 12%:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Variazione
Subconcessione locali e aree	5.325	4.704	621
Parcheggi	4.455	3.861	594
Altri ricavi commerciali	1.852	1.825	27
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	11.632	10.390	1.242

La crescita dei ricavi per la subconcessione dei locali e aree commerciali e per i servizi di parcheggio sono entrambi correlati al maggiore traffico servito. Di seguito il dettaglio della voce "altri ricavi commerciali":

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Variazione
Marconi Business Lounge	765	645	120
Pubblicità	317	327	(10)
Ricavi commerciali diversi	770	853	(83)
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	1.852	1.825	27

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 quasi 4 milioni di Euro contro 5,3 milioni del primo trimestre 2023; per maggiori dettagli dei quali si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per i trimestri chiusi al 31 marzo 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	303	184	119
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	303	184	119

La voce "indennizzi, rimborsi e proventi diversi" è in crescita del 64,67%, prevalentemente per la rilevazione del contributo in conto esercizio legato al progetto Precinct volto all'individuazione delle criticità cyber-fisiche delle infrastrutture critiche del territorio.

COSTI

I costi complessivi del primo trimestre 2024 evidenziano un calo del 2,3% sul primo trimestre 2023 dovuto al calo della voce "costi per servizi di costruzione", in diminuzione per effetto dei minori investimenti in infrastrutture aeroportuali effettuati nel trimestre in esame. I costi complessivi, rettificati di tale voce, presentano un aumento del 4,6% dovuto principalmente al maggior costo del personale.

21. Costi

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per i trimestri chiusi al 31 marzo 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Variazione
Beni e materiali di consumo	304	342	(38)
Materiali di manutenzione	57	59	(2)
Carburanti e gasolio	397	440	(43)
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	758	841	(83)

Questa categoria di costi evidenzia un calo del 9,9% dovuto prevalentemente al liquido de-icing per aeromobili e di carburante per aeromobili di Aviazione Generale.

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per i trimestri chiusi al 31 marzo 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Variazione
Spese di manutenzione	1.337	1.257	80
Utenze	718	1.008	(290)
Pulizie e servizi assimilati	737	589	148
Prestazioni di terzi	1.611	1.737	(126)
Servizi MBL	124	105	19
Pubblicità, promozione e sviluppo	152	147	5
Assicurazioni	259	309	(50)
Prestazioni professionali e consulenze	570	482	88
Compensi e rimborsi organi statutari	254	240	14
Altri costi per servizi	104	133	(29)
TOTALE COSTI PER SERVIZI	5.866	6.007	(141)

I costi per servizi presentano un calo del 2,3% prevalentemente per il risparmio sui costi delle utenze e dei servizi da terzi. Questi ultimi evidenziano una diminuzione dovuta in larga parte all'azzeramento del costo del servizio di assistenza PRM a seguito dell'internalizzazione del servizio a partire dal 1° dicembre 2023 (rif. relativa tabella sotto riportata).

Di seguito un dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	272	328	(56)
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	932	770	162
Spese di manutenzione beni di terzi	133	159	(26)
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	1.337	1.257	80

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Variazione
Sgombero neve	231	234	(3)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	204	213	(9)
Servizio assistenza PRM	0	211	(211)
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	210	210	0
Servizio di sicurezza	501	459	42
Altre prestazioni di terzi	465	410	55
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	1.611	1.737	(126)

iii. Costi per Servizi di costruzione

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

iv. Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per canoni, noleggio e altri costi per i trimestri chiusi al 31 marzo 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Variazione
Canoni di concessione	1.618	1.420	198
Canoni di noleggio	32	33	(1)
Affitti passivi	92	40	52
Canoni servizio elaborazione dati	405	434	(29)
Altri costi per godimento beni di terzi	1	0	1
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	2.148	1.927	221

La crescita di questa categoria di costi (11,5%) è dovuta al canone di concessione aeroportuale per i maggiori volumi di traffico in base ai quali è calcolato.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per i trimestri chiusi al 31 marzo 2024 e 2023; non si rilevano variazioni significative.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Variazione
Oneri tributari	390	387	3
Contributo servizio antincendio	295	299	(4)
Altri oneri e spese di gestione	118	162	(44)
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	803	848	(45)

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i trimestri chiusi al 31 marzo 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Variazione
Salari e stipendi	5.710	5.139	571
Oneri sociali	1.656	1.499	157
Trattamento fine rapporto	356	321	35
Trattamento di quiescenza e simili	50	48	2
Altri costi del personale	388	325	63
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	8.160	7.332	828

La crescita del costo del personale è dovuta alla crescita dell'organico quasi esclusivamente operativo (+81 risorse medie nel trimestre; +80 risorse al 31 marzo 2024 rispetto al 31 marzo 2023) che comporta anche la crescita degli "altri costi del personale" dettagliati nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Variazione
Mensa dipendenti	184	144	40
Spese per aggiornamento e formazione del personale	56	35	21
Spese missioni dipendenti	55	37	18
Spese varie per il personale	63	70	(7)
Altri accantonamenti del personale	30	39	(9)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	388	325	63

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

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Variazione
Dirigenti	8	8	0
Impiegati	455	396	59
Operai	115	93	22
TOTALE PERSONALE	578	497	81

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	al 31.03.2024	al 31.03.2023	Variazione
Dirigenti	8	8	0
Impiegati	468	412	56
Operai	115	91	24
TOTALE PERSONALE	591	511	80

22. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i trimestri chiusi al 31 marzo 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Variazione
Ammortamento Diritti di concessione	2.180	1.878	302
Ammortamento altre attività immateriali	194	119	75
Ammortamento attività materiali	528	538	(10)
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	2.902	2.535	367

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

La voce "ammortamento attività materiali" include 143 mila Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del principio IFRS 16. Nel periodo non sono state effettuate svalutazioni.

23. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per i trimestri chiusi al 31 marzo 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	48	274	(226)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	567	525	42
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	297	342	(45)
TOTALE ACCANTONAMENTI	912	1.141	(229)

Questa categoria di costi evidenzia un calo legato principalmente ai minori accantonamenti a fondo svalutazione crediti a seguito della valutazione di sostanziale adeguatezza del fondo stanziato al 31 dicembre 2023.

24. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Variazione
Proventi da titoli	5	4	1
Proventi finanziari diversi dai precedenti	234	208	26
Proventi da attualizzazione fondi	9	8	1
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	248	220	28
Interessi passivi e oneri bancari	(262)	(390)	128
Oneri da attualizzazione fondi	(54)	(263)	209
Altri oneri finanziari	(112)	(142)	30
TOTALE ONERI FINANZIARI E SVALUTAZIONI PARTECIPAZIONI	(428)	(795)	367
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(180)	(575)	395

La gestione finanziaria chiude con un saldo negativo minore del primo trimestre 2023 grazie al calo degli interessi passivi sui finanziamenti dovuto al minor indebitamento in seguito al rimborso volontario di un finanziamento a settembre 2023, oltre ai minori oneri da attualizzazione dei fondi per la variazione dei tassi di interesse prospettici.

25. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 31 marzo 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	per il trimestre chiuso al 31.03.2023	Variazione
Imposte correnti, differite e anticipate	(1.555)	(486)	(1.069)
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(1.555)	(486)	(1.069)
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	-31%	29,44%	-60%

La stima delle imposte sul reddito del primo trimestre 2024 ammonta a 1,6 milioni di Euro contro 0,5 milioni del primo trimestre 2023 per la crescita della base imponibile del periodo.

26. Operazioni con parti correlate

Per la definizione di "Parti Correlate" si fa riferimento, al principio contabile internazionale IAS 24, approvato dal Regolamento CE n. 1725/2003.

Le operazioni infragruppo sono realizzate nell'ambito dell'ordinaria gestione e a normali condizioni di mercato. I rapporti con parti correlate si riferiscono prevalentemente ad operazioni di natura commerciale e finanziaria nonché all'adesione al consolidato fiscale. Nessuno di essi assume particolare rilievo economico o strategico per la Capogruppo in quanto non presentano un'incidenza percentuale significativa sui valori totali del bilancio

Il socio Camera Di Commercio di Bologna è stato identificato come *Government*, determinando pertanto l'esenzione dall'informativa prevista in relazione alle parti correlate definite dallo IAS 24. La qualificazione della Camera Di Commercio di Bologna quale *Government* ha pertanto limitato l'estensione delle verifiche finalizzate all'identificazione delle parti correlate alla sola individuazione della Camera Di Commercio di Bologna. Non si riporta inoltre alcuna ulteriore informazione in bilancio in merito ai rapporti intrattenuti dalla società con il socio Camera di Commercio di Bologna, in quanto non sussistono operazioni significative con tale socio.

Rapporti con società controllate

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Tag Bologna Srl, dal lato attivo, riguardano prevalentemente, la fornitura di alcuni servizi amministrativi, legali, manutentivi, 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 36 mila Euro (27 mila Euro nel primo trimestre 2023).

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 oltre al contratto di presidio H24. Nel complesso i costi al 31 marzo 2024 verso TAG ammontano a 114 mila Euro (118 mila Euro nel periodo di confronto).

Tra i rapporti non commerciali verso Tag si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato in virtù delle delibere dei Consigli di Amministrazione delle società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa del 5 febbraio 2024 (consolidante) e Tag Bologna Srl del 11 marzo 2024 (consolidata) per gli esercizi 2024-2026;
- 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 1,1 milioni di Euro.

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

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

Nel complesso i ricavi del periodo verso la controllata ammontano a 128 mila Euro contro 121 mila Euro del primo trimestre 2023.

I costi verso la controllata FFM del primo trimestre 2024 si attestano a mille Euro per prestazioni di servizi.

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 5 febbraio 2024 (consolidante) e FFM del 11 marzo 2024 (consolidata) per gli esercizi 2024-2026;
- 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 del Bilancio 2023.

Rapporti con altre parti correlate

Nei primi tre mesi del 2024 la Capogruppo ha intrattenuto rapporti commerciali con società controllate dal socio Mundys Spa (Edizione Srl) così sintetizzabili:

- Telepass Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di pagamento elettronico della sosta nei parcheggi con sistema Telepass, la Capogruppo ha sostenuto costi per 43 mila Euro (46 mila al 31 marzo 2023) e ha debiti per 44 mila Euro (49 mila al 31 marzo 2023);
- Urban V: al 31 marzo 2024 la Capogruppo ha sostenuto costi per prestazioni professionali resi dalla partecipata per 75 mila Euro (50 mila Euro nel 2023) e ha rilevato debiti commerciali per 50 mila Euro;
- Malpensa Logistica Europa Spa: debiti di FFM per agenzia merci per tremila Euro (mille Euro al 31 marzo 2023).

27. Impegni e rischi

Tipologia e gestione degli altri rischi

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

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

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

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per ulteriori dettagli e per le informazioni relative all’evoluzione prevedibile della gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 15 maggio 2024

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

Resoconto Intermedio di Gestione al 31 Marzo 2024

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