

Relazione finanziaria semestrale consolidata al 30 giugno 2024

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



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT

Relazione Finanziaria Semestrale Consolidata
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
Al 30 giugno 2024

SOMMARIO

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	4
Consiglio di Amministrazione	6
Collegio Sindacale	7
Società di revisione	7
Relazione Intermedia sulla Gestione per il semestre chiuso al 30 giugno 2024	8
Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 giugno 2024	51
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	52
• Conto Economico consolidato	53
• Conto Economico Complessivo consolidato	54
• Rendiconto finanziario consolidato	55
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	56
Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 30 giugno 2024	57
Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	122
Relazione di revisione contabile limitata	123

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

Premessa

La Relazione Finanziaria Semestrale Consolidata al 30 giugno 2024 (di seguito anche "Relazione Semestrale") è stata redatta ai sensi del D.Lgs. 58/1998 e successive modifiche, nonché ai sensi del Regolamento emittenti emanato dalla Consob.

La Relazione Semestrale è composta dalla Relazione sulla Gestione, che contiene le osservazioni degli Amministratori sull'andamento della gestione e sull'evoluzione dell'attività nel corso del primo semestre 2024 e dal Bilancio consolidato semestrale abbreviato.

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 (di seguito anche la "Capogruppo" o "AdB") con partecipazione superiore al 5% alla data del 30 giugno 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.

Si segnala altresì che in data 1 agosto 2024, si è sciolto, per scadenza del termine, il Patto Parasociale sottoscritto in data 2 agosto 2021 tra Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Bologna, Comune di Bologna, Città Metropolitana di Bologna, Regione Emilia-Romagna, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Modena, di Ferrara e Ravenna (già Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Ferrara), dell'Emilia (già Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Reggio Emilia e di Parma) volto a disciplinare taluni diritti e obblighi in relazione all'assetto proprietario e al governo societario di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.. Il Patto Parasociale rappresentava un patto di sindacato dell'esercizio del diritto di voto ("Sindacato di Voto") e di blocco ("Sindacato di Blocco") rilevante ai sensi dell'art. 122, commi 1 e 5, lettere a) e b) del TUF.

Nella seguente tabella è indicata la percentuale del capitale sociale che ciascun Socio Pubblico deteneva ai sensi del Patto Parasociale come sopraindicato terminato alla data del 1° agosto 2024 ed il numero dei diritti di voto riferiti alle azioni corrispondenti alle percentuali di capitale sociale di ciascun pattista altresì integralmente conferiti in sindacato di voto (il "Sindacato di Voto").

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

Nella seguente tabella è indicata la percentuale di capitale sociale ed il numero di diritti di voto relativi alle azioni della Società dai pattisti conferite in sindacato di blocco (il "Sindacato di Blocco") ai sensi del Patto Parasociale come sopraindicato terminato alla data del 1° agosto 2024.

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

Come già rappresentato nel Bilancio 2023:

- 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;
- 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)
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, della dott.ssa 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

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 a partire dalla presente relazione finanziaria semestrale consolidata, è PricewaterhouseCoopers SpA.

Relazione Intermedia sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa per il semestre chiuso al 30 giugno 2024

Indice

PREMESSA	11
1 STRATEGIE E RISULTATI	14
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI	14
1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI	16
1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO.....	17
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	19
2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION</i>	19
2.1.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO</i>	19
2.1.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	23
2.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i>	24
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	24
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE	26
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	26
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	29
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	31
3.4 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI E GLI INVESTIMENTI	32
3.4.1 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	32
3.4.2 GLI INVESTIMENTI.....	33
3.5 IL PERSONALE	34
3.6 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE	36
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	38
4.1 LA SOSTENIBILITA'	38
4.3 LA QUALITA'	39
5. IL QUADRO NORMATIVO	40
5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA PER IL PERIODO 2023-2026	40
5.2 IL REPORTING DI SOSTENIBILITA': LA NUOVA DIRETTIVA CSRD	40
5.3 VARIAZIONE DI STATUS DA AEROPORTO AD ORARI FACILITATI AD AEROPORTO COORDINATO	41
6 IL CONTENZIOSO	41
7. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	41
8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE	47
9 GARANZIE PRESTATE	48

10 REGIME DI OPT-OUT48

**11 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL SEMESTRE ED EVOLUZIONE PREDIBILE DELLA GESTIONE
.....48**

PREMESSA

Signori Azionisti,

la presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato Semestrale Abbreviato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (di seguito anche "Gruppo", "Gruppo Aeroporto" o "Aeroporto") per il semestre chiuso al 30 giugno 2024, nel presentare l'andamento del Gruppo fornisce indirettamente l'analisi dell'andamento della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa, società concessionaria della gestione totale dell'Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004. In considerazione del drastico calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza da Covid-19, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, l'art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) convertito nella Legge 17 luglio 2020 n.77 ha prorogato di due anni la durata delle concessioni aeroportuali. Stante la diretta applicabilità della norma suddetta, la scadenza della concessione dell'aeroporto di Bologna è prorogata a dicembre 2046.

Di seguito si espone la struttura del Gruppo al 30 giugno 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 4.700 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 34 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 (2 punti vendita risultano momentaneamente chiusi).

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*, gestito 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 macroaree: 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

L'economia mondiale ha mostrato segni di miglioramento a partire dal secondo trimestre 2024, trainata sia dai servizi che dalla manifattura. Negli Stati Uniti i consumi continuano ad aumentare a fronte di un mercato del lavoro che mostra segnali di raffreddamento, mentre in Cina si espande l'attività nell'industria, con la domanda interna che tuttavia rimane debole. Il commercio internazionale segna una lieve accelerazione dopo un primo trimestre di crescita modesta, pur scontando un aumento dei costi di trasporto marittimi in maggio e superiori ai livelli raggiunti all'inizio dell'anno a seguito degli attacchi delle milizie Huthi nel Mar Rosso. In questo scenario, secondo le proiezioni pubblicate in maggio dall'OCSE, nel 2024 l'incremento del PIL mondiale viene stimato al 3,1%, in linea con il 2023, prevedendo un leggero rialzo rispetto alle previsioni di febbraio. Un eventuale aggravarsi delle tensioni internazionali, in particolare in Medio Oriente, continua a costituire un rischio al ribasso per l'attività economica e per il commercio, al rialzo invece per l'inflazione. Nell'Area Euro il PIL è tornato a segnare una variazione positiva (+0,3% sul periodo precedente) dopo cinque trimestri di stagnazione, con prospettive di crescita stimate al +0,9% nel 2024, +1,4% nel 2025 e +1,6% nel 2026. Anche in Italia il PIL cresce a ritmi contenuti, sostenuto dai servizi, in particolare nelle componenti legate al turismo, a fronte di una flessione della produzione manifatturiera.

Il prezzo del Brent ha registrato ampie oscillazioni: in aprile e maggio le quotazioni erano scese grazie al ridimensionamento dei rischi di un inasprimento delle tensioni tra Iran e Israele, in seguito sono risalite (attorno agli 85 dollari al barile) risentendo principalmente della decisione dei paesi OPEC+ di prorogare fino al 2025 i tagli volontari alla produzione concordati per il 2023 e il 2024. Anche il prezzo di riferimento del gas naturale per i mercati europei (*Title Transfer Facility, TTF*) è tornato a salire, al di sopra dei 30 euro per megawattora.

Da aprile 2024 l'inflazione ha ripreso a diminuire. In giugno la Federal Reserve ha mantenuto invariati i tassi di riferimento per la settima riunione consecutiva, al 5,25-5,50%, ribadendo la necessità che il processo di disinflazione si consolidi prima di avviare un allentamento. Anche in Area Euro dall'inizio dell'anno si è indebolito il calo dell'inflazione al consumo sui dodici mesi, riducendosi al 2,5% nel 2024, al 2,2% nel 2025 (riportandosi in linea con l'obiettivo del 2% nel quarto trimestre) e all'1,9% nel 2026. La proiezione per il 2024 è stata rivista al rialzo di 2 decimi rispetto allo scorso marzo, a causa soprattutto di un andamento della componente energetica più sostenuto di quanto atteso. In Italia, nel secondo trimestre, l'inflazione

complessiva si è mantenuta su valori molto contenuti. (Fonte: *Bollettino Economico, Banca d'Italia, luglio 2024*).

In questo quadro, secondo IATA (*International Air Transport Association*), il traffico passeggeri nel primo semestre 2024 conferma l'importante percorso di crescita, pur se in rallentamento, segnando un +13,4% rispetto allo stesso periodo del 2023. La crescita risulta ora guidata dal traffico internazionale (+17% rispetto al periodo gennaio-giugno del 2023) sulla spinta derivante dalla riapertura del mercato asiatico, mentre il traffico domestico cresce del 7% rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente. Il traffico merci mondiale dei primi sei mesi del 2024 risulta superiore rispetto allo stesso periodo del 2023 (+13,4%), scontando un primo semestre 2023 a confronto lievemente 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. IATA segnala tuttavia che il mercato risente del raffreddamento di alcune delle maggiori economie mondiali (es. Cina), anche a seguito dell'abbassamento dei livelli di inflazione, un elevato livello di disoccupazione ed un mercato immobiliare in crisi. Nonostante queste premesse, secondo le stime di settore l'industria *air-cargo* è prevista crescere del 5% entro la fine dell'anno. (Fonte: *IATA, Air Passenger and Air Freight Market Analysis, giugno 2024*).

Il traffico passeggeri europeo nel primo semestre 2024 è cresciuto dell'8,9% 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 9,6% rispetto al primo semestre 2023 (Fonte: *ACI Europe, giugno 2024*).

Dopo aver definitivamente archiviato il periodo pandemico, anche il traffico passeggeri italiano ha fatto registrare volumi in sostanziale ripresa rispetto al 2023 (+12,1% nel primo semestre dell'anno), trainato da *performance* positive del traffico internazionale. Nel singolo mese di giugno il traffico passeggeri è stato superiore del 10,8% rispetto all'anno precedente. Per quanto concerne invece il traffico cargo, nel corso del primo semestre si è registrata una crescita del 18,3% rispetto al 2023 (Fonte: *Assaeroporti e Aeroporti 2030, giugno 2024*).

L'Aeroporto di Bologna ha chiuso il primo semestre con una crescita importante rispetto allo stesso periodo del 2023 (+10,0% rispetto al primo semestre 2023). L'andamento risulta ora più omogeneo fra il traffico domestico e quello internazionale (+12,2% e +9,3% rispettivamente), con una sostanziale stabilità dell'incidenza sul volume totale. Nel primo semestre 2024 lo scalo bolognese si posiziona all'ottavo posto in Italia per numero di passeggeri e al quarto posto per volume di merce movimentata (Fonte: *Assaeroporti e Aeroporti 2030, giugno 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

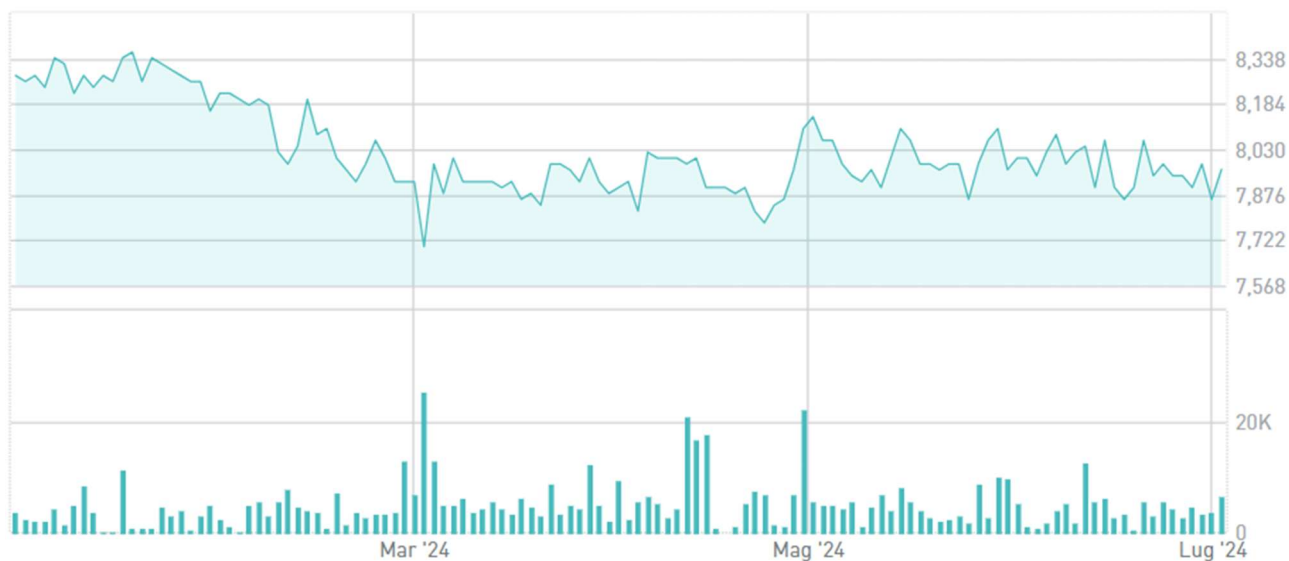
Il 14 luglio 2015 hanno avuto avvio le negoziazioni del titolo AdB sul mercato telematico azionario MTA, Segmento Star della Borsa di Milano.

Si riportano di seguito:

- l’andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2024 fino al 30 giugno 2024;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell’indice FTSE Italia All-Share.

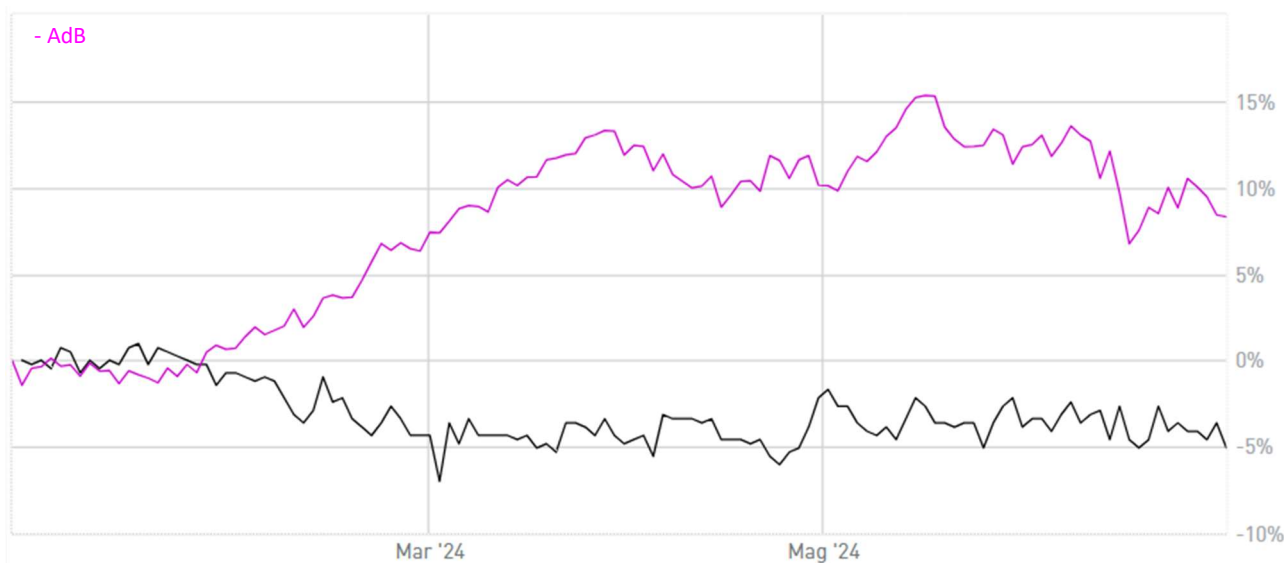
Alla data del 28 giugno 2024 (ultimo giorno delle negoziazioni nel mese di giugno) si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 7,86 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 284 milioni di Euro.

Andamento titolo AdB (01/01/2024-30/06/2024)

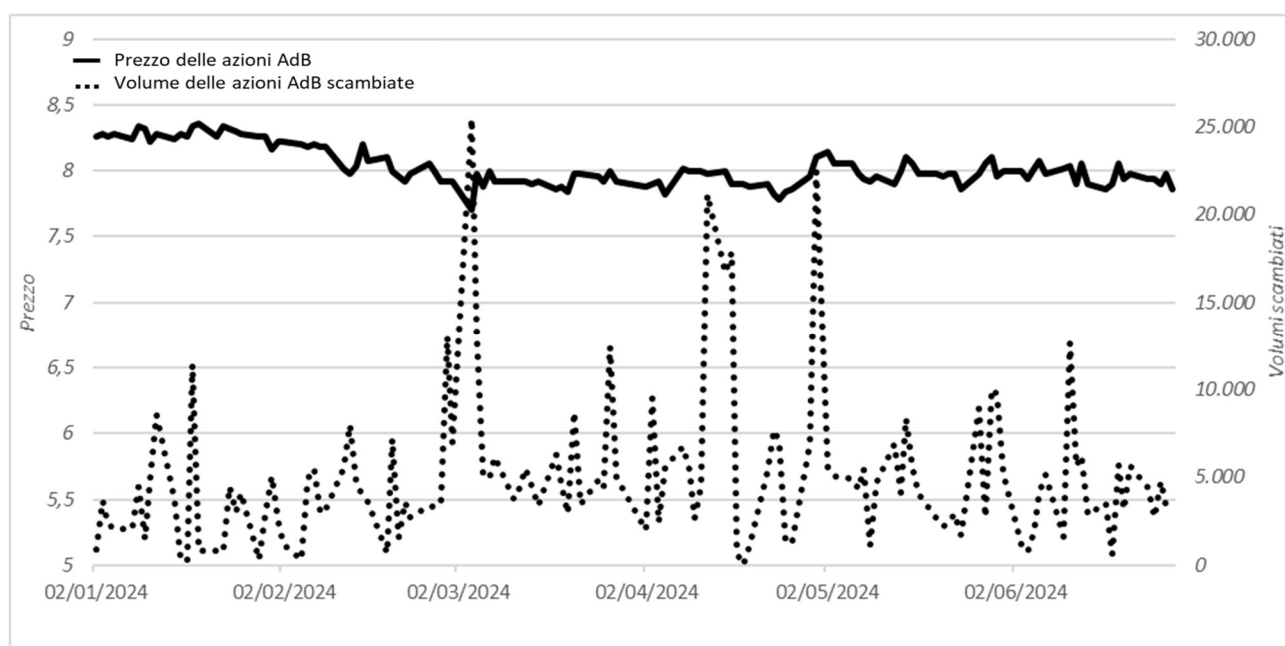


Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2024-30/06/2024)

- FTSE Italia All Share



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2024-30/06/2024)



L'andamento del titolo nel primo semestre 2024 risente di una sostanziale stazionarietà a seguito di una fase ciclica di raffreddamento del primo trimestre dell'anno, scontando un progressivo rallentamento 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. Seppur a fronte di maggiori volumi scambiati, il prezzo ad azione medio risulta in lieve calo sia rispetto ai valori del trimestre precedente che rispetto allo stesso periodo del 2023, in cui si era beneficiato di una spinta positiva dei mercati.

2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

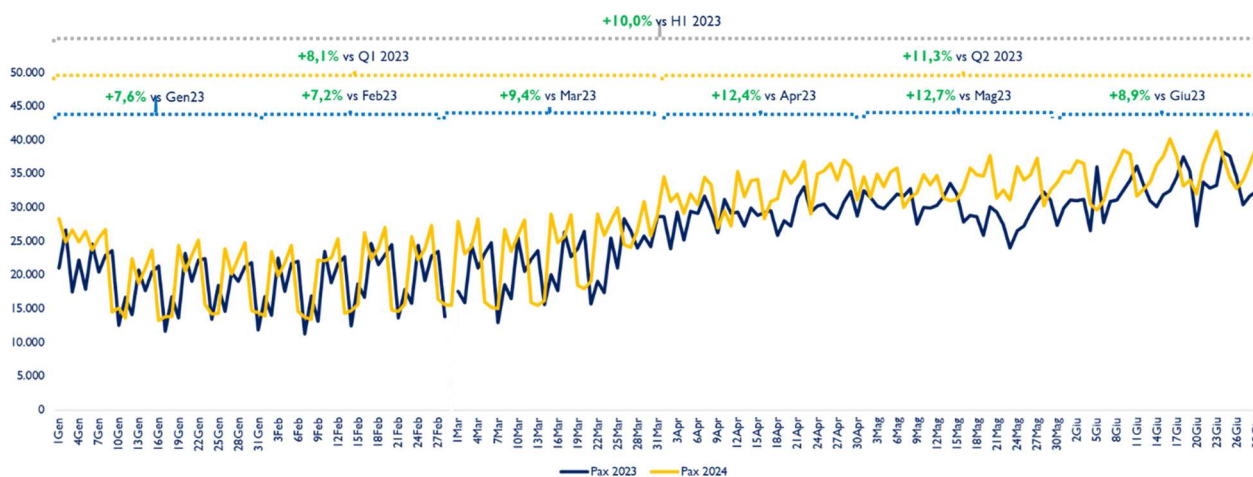
2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Il primo semestre del 2024 è stato caratterizzato dal proseguimento della crescita dei volumi di traffico, lasciando definitivamente alle spalle il complesso periodo pandemico e dando inizio ad una nuova fase di crescita caratterizzata da un diverso *mix* di traffico ed una diversa programmazione voli.

Nel corso dei primi sei mesi dell'anno, infatti, lo scalo ha registrato complessivamente 5.045.265 passeggeri, in crescita rispetto al 2023 (+10,0%), con 39.699 movimenti (+8,0%) e 28.158 tonnellate di merce trasportata (+8,7%). Il *load factor* medio risulta sostanzialmente stabile con l'82,5% nel 2024 rispetto all'82,2% dello stesso periodo del 2023.

Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Giugno 2024



	Gennaio - Giugno 2024	Gennaio - Giugno 2023	Var. % 2024 - 2023
Passeggeri	5.045.265	4.585.115	10,0%
Movimenti	39.699	36.766	8,0%
Tonnellaggio	2.758.574	2.541.408	8,5%
Merce	28.158.380	25.902.698	8,7%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

<i>Composizione traffico passeggeri</i>	Gennaio - Giugno 2024	<i>% sul totale</i>	Gennaio - Giugno 2023	<i>% sul totale</i>	Var. % 2024 - 2023
Linea	1.591.149	31,5%	1.412.728	30,8%	12,6%
Low cost	3.432.038	68,0%	3.147.898	68,7%	9,0%
Charter	14.371	0,3%	16.091	0,4%	-10,7%
Transiti	1.994	0,0%	3.060	0,1%	-34,8%
Totale Aviazione Commerciale	5.039.552	99,9%	4.579.777	99,9%	10,0%
Aviazione Generale	5.713	0,1%	5.338	0,1%	7,0%
Totale complessivo	5.045.265	100,0%	4.585.115	100,0%	10,0%

Il traffico *low cost* ha fatto registrare una variazione positiva dei volumi rispetto al 2023 (+9,0%), tuttavia il traffico di linea ha mostrato un'accelerazione più sostenuta (+12,6% 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 preponderanza della quota *low cost*, caratterizzata da minor marginalità, seppur in lieve calo dal 68,7% del 2023 al 68,0% 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 favorito dalla stagionalità della domanda con una crescita più rapida del traffico domestico rispetto a quello internazionale (+12,2% e +9,3% sul gennaio-giugno 2023, rispettivamente), con una sostanziale stabilità dell'incidenza sul volume totale.

<i>Composizione traffico passeggeri</i>	Gennaio - Giugno 2024	<i>% sul totale</i>	Gennaio - Giugno 2023	<i>% sul totale</i>	Var. % 2024 - 2023
Nazionale	1.245.780	24,7%	1.110.090	24,2%	12,2%
Internazionale	3.793.772	75,2%	3.469.687	75,7%	9,3%
Totale Aviazione Commerciale	5.039.552	99,9%	4.579.777	99,9%	10,0%
Aviazione Generale	5.713	0,1%	5.338	0,1%	7,0%
Totale complessivo	5.045.265	100,0%	4.585.115	100,0%	10,0%

Sebbene il traffico UE abbia mostrato una buona crescita rispetto al primo semestre 2023, è il traffico Extra UE a registrare un importante aumento sullo stesso periodo dell'anno precedente (+15,1%) per effetto della crescita di alcuni importanti collegamenti da/per lo scalo bolognese (es. Regno Unito e Albania).

<i>Composizione traffico passeggeri</i>	Gennaio - Giugno 2024	<i>% sul totale</i>	Gennaio - Giugno 2023	<i>% sul totale</i>	Var. % 2024 - 2023
UE	3.891.682	77,1%	3.582.615	78,1%	8,6%
Extra UE	1.147.870	22,8%	997.162	21,7%	15,1%
Totale Aviazione Commerciale	5.039.552	99,9%	4.579.777	99,9%	10,0%
Aviazione Generale	5.713	0,1%	5.338	0,1%	7,0%
Totale complessivo	5.045.265	100,0%	4.585.115	100,0%	10,0%

Tra le destinazioni internazionali, la Spagna conferma il primo posto per volume di traffico passeggeri, con un'incidenza del 14,8% sul totale. Seguono Germania, con il 6,8% dei passeggeri totali, Regno Unito con il 6,5%, Francia con il 5,2% e Romania con il 4,9%. Tra le prime 10 nazioni troviamo tre Paesi Extra UE: oltre al Regno Unito vi sono anche la Turchia e l'Albania.

<i>Traffico passeggeri per Paese</i>	Gennaio - Giugno 2024	<i>% sul totale</i>	Gennaio - Giugno 2023	<i>% sul totale</i>	Var. % 2024 - 2023
Italia	1.245.780	24,7%	1.110.090	24,2%	12,2%
Spagna	748.548	14,8%	703.433	15,3%	6,4%
Germania	342.295	6,8%	325.885	7,1%	5,0%
Regno Unito	328.146	6,5%	319.049	7,0%	2,9%
Francia	261.957	5,2%	262.683	5,7%	-0,3%
Romania	247.116	4,9%	224.786	4,9%	9,9%
Albania	232.217	4,6%	132.041	2,9%	75,9%
Turchia	209.772	4,2%	169.945	3,7%	23,4%
Olanda	172.816	3,4%	143.664	3,1%	20,3%
Polonia	146.695	2,9%	112.853	2,5%	30,0%
Altri paesi	1.109.923	22,0%	1.080.686	23,6%	2,7%
Totale complessivo	5.045.265	100,0%	4.585.115	100,0%	10,0%

Scontando un positivo effetto di turismo di rivalse e la stagionalità della domanda, sette tra le dieci principali destinazioni sono città estere, la prima delle quali è Tirana con circa 232 mila passeggeri.

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio - Giugno 2024	Gennaio - Giugno 2023	Var. % 2024 - 2023
Catania	315.411	317.081	-0,5%
Tirana	232.217	132.041	75,9%
Barcellona	220.848	209.246	5,5%
Palermo	165.998	151.158	9,8%
Parigi CGD	148.633	145.454	2,2%
Madrid	144.472	132.744	8,8%
Istanbul	141.726	116.414	21,7%
Bucarest OTP	130.007	105.660	23,0%
Londra LHR	129.083	126.322	2,2%
Brindisi	114.838	106.790	7,5%

Traffico passeggeri inclusi transiti

Analizzando le *performance* dei vettori, Ryanair si conferma la prima compagnia sullo scalo con il 53,7% del traffico totale seguita da Wizz Air con il 9,6% del traffico, in crescita del 5,0% rispetto al 2023. Tra le prime dieci compagnie dello scalo compaiono anche le principali compagnie di linea, a conferma, anche in questo contesto profondamente mutato, dell'ampia e diversificata gamma di vettori che operano sullo scalo di Bologna.

Traffico passeggeri per compagnia	Gennaio - Giugno 2024	% sul totale	Gennaio - Giugno 2023	% sul totale	Var. % 2024 - 2023
Ryanair	2.710.349	53,7%	2.467.633	53,8%	9,8%
Wizz Air	483.562	9,6%	460.703	10,0%	5,0%
Air France	148.633	2,9%	145.323	3,2%	2,3%
Turkish Airlines	141.405	2,8%	116.545	2,5%	21,3%
British Airways	129.083	2,6%	126.406	2,8%	2,1%
Vueling	122.166	2,4%	113.908	2,5%	7,2%
ITA Airways	114.764	2,3%	59.571	1,3%	92,7%
Klm Royal Dutch Airlines	113.427	2,2%	91.577	2,0%	23,9%
Lufthansa	107.212	2,1%	115.428	2,5%	-7,1%
Air Dolomiti	104.564	2,1%	73.883	1,6%	41,5%
Altri	870.100	17,2%	814.138	17,8%	6,9%
Totale complessivo	5.045.265	100,0%	4.585.115	100,0%	10,0%

Traffico Merci

Il traffico merci mondiale, nonostante le difficili condizioni macroeconomiche e geopolitiche, ha visto una notevole accelerazione negli ultimi mesi dovuta alle difficoltà del trasporto marittimo connesse alla crisi di Suez. In questo contesto il traffico merci mondiale presenta, nel primo semestre 2024, una crescita dei volumi del 13,4% rispetto al 2023. Anche a livello europeo si registra un importante aumento rispetto allo stesso periodo del 2023 (+9,6%).

Relativamente al traffico merci del Gruppo, nei primi sei mesi del 2024 si registra un livello di traffico cargo e posta a Bologna pari a 28.158.380 Kg, con un incremento significativo (+8,7%) rispetto allo stesso periodo del 2023. Il risultato risente dell'andamento positivo della merce via aerea grazie ai buoni risultati della componente *combi*, ora tornata ai livelli pre-pandemici, che compensa un lieve calo del traffico *courier* dovuto alla contrazione dei consumi e alla stagnazione economica. Anche il traffico merce via superficie registra un andamento in crescita rispetto al semestre dell'anno precedente.

(in KG)	Gennaio - Giugno 2024	Gennaio - Giugno 2023	Var. % 2024 - 2023
Merce via aerea di cui:	22.590.628	20.874.554	8,2%
Merce	22.590.465	20.874.318	8,2%
Posta	163	236	-30,9%
Merce via superficie	5.567.752	5.028.144	10,7%
Totale	28.158.380	25.902.698	8,7%

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Var. ass. vs 2023	Var. % vs 2023
Ricavi da Passeggeri	25.817	26.002	(185)	-0,7%
Ricavi da Vettori	17.485	14.122	3.363	23,8%
Ricavi da Operatori aeroportuali	2.573	1.990	583	29,3%
Incentivi al traffico	(11.681)	(13.123)	1.442	-11,0%
Ricavi per Servizi di Costruzione	11.725	12.595	(870)	-6,9%
Altri Ricavi	1.050	858	192	22,4%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	0	(94)	94	n.s.
Riduzione altri Ricavi a FSC	0	(7)	7	n.s.
Totale Ricavi SBU AVIATION	46.969	42.343	4.626	10,9%

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 semestre 2024 i ricavi crescono rispetto allo stesso periodo del 2023 grazie all’andamento dei volumi di traffico e degli incentivi. 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 10,9% rispetto al 2023. In particolare, per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (-0,7%): malgrado la crescita del traffico passeggeri (+10%), i relativi ricavi sono inferiori rispetto allo stesso periodo del 2023 per effetto di tariffe unitarie correlate al passeggero in partenza in contrazione;
- Ricavi da Vettori (+23,8%): 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 (+29,3%): 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 fueling;
- Incentivi (-11%): malgrado la crescita del traffico incentivato, gli incentivi sono inferiori a quelli del 1° semestre 2023 grazie ad una contrazione dell’incentivo a passeggero in partenza conseguente ai rinnovati contratti di incentivazione;
- Ricavi per Servizi di Costruzione (-6,9%): 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 semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Var. ass. vs 2023	Var. % vs 2023
Retail e Advertising	9.220	8.377	843	10,1%
Parcheggi	10.340	9.092	1.248	13,7%
Real Estate	1.491	1.513	(22)	-1,5%
Servizi ai passeggeri	4.157	3.531	626	17,7%
Ricavi per Servizi di Costruzione	2.934	466	2.468	529,6%
Altri Ricavi	1.354	1.668	(314)	-18,8%
Riduzione Ricavi non Aeronautici a FSC	(12)	(45)	33	-73,3%
Riduzione Altri Ricavi a FSC	0	(1)	1	n.s.
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	29.484	24.601	4.883	19,8%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel primo semestre 2024 un incremento del 19,8% 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 (+10,1%) è determinata esclusivamente dal business Retail, in quanto l'Advertising presenta ricavi in calo rispetto al 2023 per l'andamento dei contratti pubblicitari con i fuelers e per il mancato rinnovo di alcuni contratti. Il segmento retail che ha evidenziato le migliori performance è stato il Duty Free, ma è stato positivo anche il contributo del food & beverage e delle altre tipologie di retail.

Parcheggi

Anche per il business dei parcheggi ed accessi viari la variazione dei ricavi (+13,7%) 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 rilevanti discontinuità rispetto al 2023.

Servizi ai passeggeri

Nel primo semestre 2024 i servizi ai passeggeri vedono una crescita del 17,7% 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 ad un significativo incremento della penetrazione del servizio, determinata anche da una maggiore predisposizione all'acquisto dell'ingresso pianificato, a fronte di una sostanziale stabilità degli acquisti effettuati direttamente in lounge.

Subconcessione autonoleggiatori

I risultati del semestre 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

La contrazione degli altri ricavi rispetto al 2023 (-18,8%) è dovuta a minori ricavi da penali e da efficientamento energetico e al mancato rinnovo per l'esercizio 2024 del contributo straordinario a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per energia elettrica e gas naturale, applicato invece negli esercizi 2022 e 2023. La maturazione del contributo per il progetto finanziato PRECINCT, in quanto concluso e rendicontato, non è riuscita a compensare la riduzione dei ricavi sopra illustrati. 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 semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Var. ass. vs 2023	Var. % vs 2023
Ricavi per servizi aeronautici	34.511	29.033	5.478	18,9%
Ricavi per servizi non aeronautici	26.779	24.145	2.634	10,9%
Ricavi per servizi di costruzione	14.659	13.061	1.598	12,2%
Altri ricavi e proventi della gestione	504	705	(201)	-28,5%
RICAVI	76.453	66.944	9.509	14,2%
Materiali di consumo e merci	(1.899)	(1.772)	(127)	7,2%
Costi per servizi	(11.626)	(11.913)	287	-2,4%
Costi per servizi di costruzione	(13.961)	(12.439)	(1.522)	12,2%
Canoni, noleggi e altri costi	(5.229)	(4.912)	(317)	6,5%
Oneri diversi di gestione	(1.797)	(1.897)	100	-5,3%
Costo del personale	(16.880)	(15.279)	(1.601)	10,5%
COSTI	(51.392)	(48.212)	(3.180)	6,6%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	25.061	18.732	6.329	33,8%
Ammortamento diritti di concessione	(4.437)	(4.101)	(336)	8,2%
Ammortamento altre attività immateriali	(432)	(252)	(180)	71,4%
Ammortamento attività materiali	(1.105)	(1.091)	(14)	1,3%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(5.974)	(5.444)	(530)	9,7%
Riprese di valore (svalutazioni nette) dei crediti commerciali e diversi	(609)	(538)	(71)	13,2%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(1.762)	(1.351)	(411)	30,4%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(610)	(697)	87	-12,5%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(2.981)	(2.586)	(395)	15,3%
TOTALE COSTI	(60.347)	(56.242)	(4.105)	7,3%
RISULTATO OPERATIVO	16.106	10.702	5.404	50,5%
Proventi finanziari	449	435	14	3,2%
Oneri finanziari	(1.337)	(1.565)	228	-14,6%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	15.218	9.572	5.646	59,0%
IMPOSTE DEL PERIODO	(4.448)	(2.757)	(1.691)	61,3%
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	10.770	6.815	3.955	58,0%
Utile (Perdita) del periodo Terzi	0	0	0	n.s.
Utile (Perdita) del periodo - Gruppo	10.770	6.815	3.955	58,0%

Il primo semestre 2024 si chiude con un **utile consolidato di 10,8 milioni di Euro** contro 6,8 milioni del primo semestre 2023.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 14,2%.
Analizzando i ricavi nel dettaglio:

- i **ricavi per servizi aeronautici** crescono del 18,9% 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 10,9% per l'andamento delle diverse componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** crescono (+12,2%) per maggiori investimenti realizzati nel settore non aviation;
- **altri ricavi e proventi della gestione**: a determinare il calo rispetto al 2023 (-28,5%) è stato principalmente quanto descritto nella sezione non aviation.

I **costi** del periodo si incrementano complessivamente del 6,6% rispetto allo stesso periodo del 2023.
Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano una crescita del 7,2% dovuta al maggior acquisto di carburante per aeromobili dell'Aviazione Generale, conseguente all'incremento del traffico, solo in parte compensato da minori costi per liquido de-icing aeromobili, grazie al clima mite che ha interessato il primo trimestre;
- ✓ i **costi per servizi** sono inferiori al 2023 (-2,4%) 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 e navette per parcheggi remoti, non completamente compensati dai maggiori costi per pulizie, consulenze e prestazioni professionali, manutenzioni, servizi MBL e servizi di sicurezza;
- ✓ i **costi per servizi di costruzione** crescono (+12,2%), come i relativi ricavi, per maggiori investimenti realizzati nel settore non aviation;
- ✓ l'andamento della voce **canoni, noleggi e altri costi** (+6,5%) 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 minusvalenze patrimoniali e minori oneri tributari 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 semestre 2024 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA) di 25,1 milioni di Euro** contro un margine di 18,7 milioni di Euro del 2023.

Passando ai **costi di struttura**, la voce "**ammortamenti e svalutazioni**" si attesta a circa 6 milioni di Euro contro 5,4 milioni del primo semestre 2023: la crescita del 9,7% è coerente con l'avanzamento del piano investimenti del Gruppo. Anche gli **accantonamenti** presentano una crescita (15,3%) passando da 2,6 milioni a circa 3 milioni di Euro a causa di maggiori accantonamenti al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali.

Per quanto descritto sopra, ed in particolare, per l'aumento del fatturato, il **Risultato Operativo (EBIT)** cresce del 50,5% e si attesta a **16,1 milioni di Euro** contro un risultato di 10,7 milioni del 2023.

La **gestione finanziaria** chiude con un **saldo negativo di 0,9 milioni di Euro** in lieve calo (-0,2 milioni di Euro) rispetto al 2023 nonostante l'aumento degli oneri di attualizzazione dei fondi, grazie ai minori oneri finanziari sui mutui in seguito all'operazione di ottimizzazione della struttura finanziaria effettuata dalla Capogruppo, nel mese di settembre 2023, con rimborso anticipato di un finanziamento di 33,9 milioni di Euro gravato da crescenti commissioni da garanzia SACE e sottoscrizione di un finanziamento ESG KPI Linked Loan di 15 milioni di Euro.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** del semestre è in crescita del 59% rispetto al semestre di confronto e si attesta a **15,2 milioni di Euro** (9,6 milioni al 30 giugno 2023).

In conseguenza della crescita della base imponibile le **imposte sul reddito** passano da 2,8 milioni di Euro del 2023 a 4,4 milioni di Euro (+61,3%).

Con una crescita del 58%, il **risultato netto** del semestre, interamente di competenza del Gruppo, si attesta a **10,8 milioni di Euro** contro 6,8 milioni di Euro del 30 giugno 2023.

L'andamento del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione e dei ricavi per credito da Terminal Value (TV) su Fondo di Rinnovo (rif. par. Attività immateriali del cap. Criteri di Valutazione della nota al bilancio 2023) viene indicato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Var. ass. vs 2023	Var. % vs 2023
Ricavi per servizi aeronautici	34.511	29.033	5.478	18,9%
Ricavi per servizi non aeronautici	26.779	24.145	2.634	10,9%
Altri ricavi e proventi della gestione	504	677	(173)	-25,6%
RICAVI RETTIFICATI	61.794	53.855	7.939	14,7%
Materiali di consumo e merci	(1.899)	(1.772)	(127)	7,2%
Costi per servizi	(11.626)	(11.913)	287	-2,4%
Canoni, noleggi e altri costi	(5.229)	(4.912)	(317)	6,5%
Oneri diversi di gestione	(1.797)	(1.897)	100	-5,3%
Costo del personale	(16.880)	(15.279)	(1.601)	10,5%
COSTI RETTIFICATI	(37.431)	(35.773)	(1.658)	4,6%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	24.363	18.082	6.281	34,7%
Ricavi per servizi di costruzione	14.659	13.061	1.598	12,2%
Costi per servizi di costruzione	(13.961)	(12.439)	(1.522)	12,2%
Margine Servizi di Costruzione	698	622	76	12,2%
Ricavi per credito da TV su Fondo di rinnovo (*)	0	28	(28)	n.s.
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	25.061	18.732	6.329	33,8%

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

I **ricavi rettificati** evidenziano una crescita del 14,7% sul 2023, mentre i **costi rettificati** sono in crescita del 4,6%, determinando un **Margine Operativo Lordo rettificato di 24,4 milioni di Euro** contro 18,1 milioni di Euro del 2023 (+34,7%).

Relativamente alla Capogruppo nella seguente tabella si riporta l'andamento trimestrale del **traffico passeggeri** e del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione e dei ricavi per credito da Terminal Value su Fondo di Rinnovo.

	1° TRIM 2024	Var % vs 2023	2° TRIM 2024	Var % vs 2023
Traffico Passeggeri	1.949.775	8,1%	3.095.490	11,3%
CONTO ECONOMICO (in migliaia di Euro)				
RICAVI RETTIFICATI	24.940	18,5%	32.658	11,7%
Ricavi per servizi aeronautici	13.107	23,6%	17.414	15,3%
Ricavi per servizi non aeronautici	11.452	12,4%	14.969	10,3%
Altri ricavi e proventi della gestione	381	53,6%	275	-50,5%
COSTI RETTIFICATI	(16.518)	5,0%	(17.940)	3,1%
Costo del personale	(7.737)	11,7%	(8.299)	10,1%
Altri costi operativi	(8.781)	-0,4%	(9.641)	-2,2%
MOL RETTIFICATO	8.422	58,8%	14.718	24,4%
EBITDA MARGIN RETTIFICATO	33,8%	n.s.	45,1%	n.s.

3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

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

in migliaia di Euro	al 30.06.2024	al 30.06.2023	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	24.423	18.305	6.118
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	12.820	8.366	4.454
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(16.883)	732	(17.615)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(15.929)	(4.901)	(11.028)
Variazione finale di cassa	(19.992)	4.197	(24.189)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti inizio periodo	44.334	27.868	16.466
Variazione finale di cassa	(19.992)	4.197	(24.189)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di fine periodo	24.342	32.065	(7.723)

Il flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante ha prodotto cassa per 24,4 milioni di Euro contro 18,3 milioni di Euro nel semestre 2023.

I flussi di cassa del capitale circolante del periodo hanno assorbito cassa per 11,6 milioni di Euro per:

- incremento dei crediti commerciali lordi per 4,6 milioni di Euro e degli altri crediti per 4,2 milioni di Euro legato alla crescita dei volumi di traffico che impatta sia sui crediti commerciali che sui crediti per addizionale e Iresa alla voce "altri crediti";

- uscite per pagamento interessi e utilizzo dei fondi per 1,6 milioni di Euro, oltre ad uscite per pagamento imposte per 3 milioni di Euro.

Dal lato delle fonti si rileva l'incremento dei debiti commerciali per 0,3 milioni di Euro e degli "altri debiti" per 1,2 milioni di Euro prevalentemente per la crescita dei debiti sempre per addizionale e Iresa, per il contributo vigili del fuoco e per i debiti verso erario oltre a interessi incassati per 0,2 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 **12,8 milioni di Euro** contro un flusso di cassa positivo di 8,4 milioni del primo semestre 2023.

Il flusso di cassa negativo delle **attività di investimento** per **16,9 milioni di Euro** è determinato:

- dall'assorbimento di risorse generato dalle **attività di investimento** in immobilizzazioni materiali e immateriali, prevalentemente diritti di concessione per **21,7 milioni di Euro** contro 14,3 milioni nel periodo di confronto;
- dall'assorbimento di risorse per 0,2 milioni di Euro per la ricapitalizzazione della società partecipata Urban V e
- dalla generazione di risorse per 5 milioni di Euro per l'incasso dei *time deposit* scaduti.

Il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è stato negativo per **15,9 milioni di Euro** per:

- il pagamento dei dividendi a valere sull'utile 2023 (9,5 milioni di Euro);
- il rimborso delle rate dei mutui in scadenza (6,2 milioni di Euro);
- il pagamento delle passività per leasing (0,2 milioni di Euro).

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è stata **negativa per 20 milioni di Euro**.

Di seguito il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo al 30 giugno 2024, al 31 dicembre 2023 e al 30 giugno 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 semestre chiuso al 30.06.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione 30.06.2024 31.12.2023	Variazione 30.06.2024 30.06.2023
A Disponibilità liquide	23.342	35.323	32.065	(11.981)	(8.723)
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	1.000	9.011	0	(8.011)	1.000
C Altre attività finanziarie correnti	0	5.002	30.342	(5.002)	(30.342)
D Liquidità (A+B+C)	24.342	49.336	62.407	(24.994)	(38.065)
E Debito finanziario corrente	(3.761)	(7.232)	(2.174)	3.471	(1.587)
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(11.059)	(12.323)	(20.617)	1.264	9.558
G Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(14.820)	(19.555)	(22.791)	4.735	7.971
H Posizione finanziaria corrente netta (G - D)	9.522	29.781	39.616	(20.259)	(30.094)
I Debito finanziario non corrente	(16.395)	(21.284)	(37.314)	4.889	20.919
J Strumenti di debito	0	0	0	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(44)	(115)	(269)	71	225
L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(16.439)	(21.399)	(37.583)	4.960	21.144
M Totale posizione finanziaria netta (H + L)	(6.917)	8.382	2.033	(15.299)	(8.950)

La Posizione Finanziaria Netta del Gruppo al 30 giugno 2024 è negativa per **6,9 milioni di Euro** contro una Posizione Finanziaria Netta positiva di 8,4 milioni di Euro al 31 dicembre 2023.

Rispetto al 31 dicembre 2023 dal lato della **liquidità** la variazione negativa di 25 milioni di Euro è dovuta:

- al flusso di cassa operativo al netto della variazione del Capitale Circolante Netto, positivo per 12,8 milioni di Euro;
- al cash flow negativo delle attività di investimento per 21,9 milioni di Euro;
- al cash flow negativo per 6,4 milioni di Euro delle attività di finanziamento;
- al pagamento di dividendi pari a 9,5 milioni di Euro.

Dal lato dei debiti non si rilevano significative differenze rispetto al 31 dicembre 2023; la movimentazione è dovuta ai pagamenti delle rate dei mutui in scadenza. Rispetto alla semestrale 2023 le differenze sono dovute al rimborso da parte di AdB del finanziamento Intesa Sanpaolo con garanzia SACE e alla sottoscrizione di un nuovo finanziamento con Credit Agricole avvenuto nel mese di settembre 2023.

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	al 30.06.2024	al 31.12.2023	al 30.06.2023	Variazione 30.06.2024 31.12.2023	Variazione 30.06.2024 30.06.2023
-Crediti commerciali	23.052	19.072	21.444	3.980	1.608
-Crediti tributari	304	360	404	(56)	(100)
- Altri Crediti	9.925	6.522	11.829	3.403	(1.904)
-Rimanenze di magazzino	802	878	950	(76)	(148)
Subtotale	34.083	26.832	34.627	7.251	(544)
-Debiti commerciali	(27.167)	(26.897)	(26.778)	(270)	(389)
-Debiti tributari	(5.399)	(2.664)	(2.013)	(2.735)	(3.386)
-Altri debiti	(40.263)	(36.305)	(41.828)	(3.958)	1.565
Subtotale	(72.829)	(65.866)	(70.619)	(6.963)	(2.210)
Capitale circolante netto operativo	(38.746)	(39.034)	(35.992)	288	(2.754)
Immobilizzazioni	255.215	238.820	229.852	16.395	25.363
-Imposte differite attive al netto passive	4.556	4.041	5.545	515	(989)
-Altre attività non correnti	17.583	16.263	13.948	1.320	3.635
Totale immobilizzazioni	277.354	259.124	249.345	18.230	28.009
- Fondi rischi, oneri e TFR	(24.335)	(22.426)	(19.145)	(1.909)	(5.190)
-Altre passività non correnti	(83)	(77)	(102)	(6)	19
Subtotale	(24.418)	(22.503)	(19.247)	(1.915)	(5.171)
Capitale fisso operativo	252.936	236.621	230.098	16.315	22.838
Totale Impieghi	214.190	197.587	194.106	16.603	20.084

F O N T I	al 30.06.2024	al 31.12.2023	al 30.06.2023	Variazione 30.06.2024 31.12.2023	Variazione 30.06.2024 30.06.2023
Posizione (Indebitamento) finanziaria netta	(6.917)	8.382	2.033	(15.299)	(8.950)
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(106.189)	(98.949)	(99.010)	(7.240)	(7.179)
-Risultato dell'esercizio	(10.770)	(16.706)	(6.815)	5.936	(3.955)
Patrimonio Netto di Gruppo	(207.273)	(205.969)	(196.139)	(1.304)	(11.134)
-Patrimonio Netto di terzi	0	0	0	0	0
Totale Patrimonio Netto	(207.273)	(205.969)	(196.139)	(1.304)	(11.134)
Totale fonti	(214.190)	(197.587)	(194.106)	(16.603)	(20.084)

Il **capitale investito netto** al 30 giugno 2024 è pari a **214,2 milioni di Euro** in aumento di 16,6 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2023 principalmente per la crescita degli investimenti prevalentemente in diritti di concessione - il capitale fisso aumenta di 18,2 milioni di Euro attestandosi a 277,3 milioni di Euro contro i 259,1 milioni del 31 dicembre 2023.

Sul lato delle fonti, si registra al 30 giugno 2024 una posizione finanziaria netta negativa di 6,9 milioni di Euro contro 8,4 milioni al 31 dicembre 2023, mentre il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo**, pari a **207,3 milioni di Euro** contro 206 milioni al 31 dicembre 2023, si incrementa per effetto del risultato economico complessivo del periodo al netto della distribuzione dei dividendi a valere sull'utile 2023.

3.4 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI E GLI INVESTIMENTI

3.4.1 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

Nel corso del primo semestre 2024 lo sviluppo delle infrastrutture è proseguito con l'avanzamento di progetti chiave nei vari ambiti *airside*, *terminal* e *landside*, in linea con quanto approvato all'interno del "Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016-30" ("PSA") e con il "Piano per lo sviluppo funzionale e sostenibile dell'area terminal 2022-2026", strumento programmatico allegato al Contratto di Programma 2023-2026 ("CDP") per gli interventi di breve termine.

Durante il periodo residuo del CDP vigente, il sistema più critico che limita la capacità dello scalo è costituito dal Terminal passeggeri. I lavori di ampliamento ed ammodernamento del Terminal sono in corso attraverso la realizzazione di opere di progressivo ampliamento delle zone più ristrette e critiche e proseguiranno per tutto il periodo residuo del CDP vigente, anche in relazione agli aggiornamenti del piano interventi approvati da ENAC nell'agosto 2024. Talune criticità per saturazione dei livelli di capacità dello scalo – in taluni ambiti e sottoservizi specifici – anche in considerazione delle aree di cantiere essenziali per gli ampliamenti, interessano differenti zone dell'aerostazione, penalizzando la disponibilità di aree di sosta ed attesa imbarchi e diminuendo – almeno fino al termine della Summer Season 2024 – taluni livelli di servizio dello scalo.

3.4.2 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli **investimenti** realizzati al **30 giugno 2024 è pari a 17,4 milioni di Euro**, di cui 7,1 milioni di Euro relativi ad investimenti di natura infrastrutturale e di compensazione ambientale e 10,3 milioni di Euro relativi ad investimenti destinati alla sostenibilità, innovazione, qualità e operatività aeroportuale.

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

- **Ampliamento parcheggio aeromobili terzo lotto:** si è in attesa della messa in esercizio provvisoria dei nuovi AVL (Aiuti Visivi Luminosi) e di un nuovo impianto di deposito carburante per i voli di Aviazione Generale.
- **Riqualifica del piazzale Apron 1:** a seguito del completamento della prima fase dei lavori nel 2023, è ora in corso la seconda fase di riqualifica profonda delle pavimentazioni comprensiva di opere idrauliche sul piazzale (porzione inclusa tra stand 110 e 111 per complessivi 10.000 mq).
- **Riconfigurazione Sala Partenze Schengen:** proseguono i lavori di ampliamento della sala imbarchi Schengen con il completamento del corridoio di collegamento dall'area *check-in* all'area dei controlli *security* e l'avvio dell'espansione della sala partenze.
- **Nuova viabilità perimetrale:** completata la realizzazione della nuova viabilità perimetrale.
- **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.
- **Riqualifica area *security* e controllo passaporti:** proseguono i lavori finalizzati ad efficientare i sottosistemi di controllo principali dell'aerostazione, quali i controlli di sicurezza ed i controlli passaporti, con l'obiettivo di aumentare il livello di qualità e di servizio offerti al passeggero. In particolare, è proseguita la riqualifica della zona dei controlli di sicurezza con l'installazione di 4 nuove linee (macchine radiogene e rulliere) più veloci e performanti.
- **Ampliamento terminal:** è in corso l'attività di verifica da parte di Enac del progetto esecutivo relativo all'area *airside* dell'ampliamento del terminal passeggeri, mentre è in fase di aggiudicazione la 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, all'innovazione, al miglioramento del servizio offerto al passeggero e all'efficientamento dei processi aziendali:

- **Espropri e acquisizioni:** sono state completate le attività di esproprio dell'area adibita al parcheggio P4, così come previsto dal PSA, con contestuale cessazione in capo ad AdB del canone di locazione.
- **Altri interventi di efficientamento e rinnovo:** ampliato il sistema BHS per far fronte ai maggiori volumi di traffico, installata e rinnovata la nuova segnaletica dinamica sulla viabilità dell'aeroporto ed acquistato un nuovo mezzo spargi liquido per l'utilizzo di liquido *de-icing* sulle pavimentazioni *airside*.
- **Innovation e information technology:** proseguono costantemente gli interventi destinati all'innovazione dello scalo e dei sistemi IT.

Tra gli interventi destinati alla sostenibilità si segnalano:

- **Nuovi impianti fotovoltaici:** in via di ultimazione i lavori per la realizzazione di un impianto di pannelli fotovoltaici più potente rispetto al precedente sul coperto del terminal.

- **Altri interventi di efficientamento:** interventi di efficientamento energetico per l'illuminazione, realizzazione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici sia in *landside* che in *airside* per i mezzi operativi ed acquisto di nuove auto elettriche per il rinnovo parco mezzi.
- **Interventi di compensazione ambientale:** completamento delle attività di esproprio relative alle proprietà insistenti sulle aree destinate alla realizzazione di una fascia boscata lungo il perimetro nord del sedime aeroportuale, al fine di ottemperare alle prescrizioni del Decreto VIA Masterplan e dell'Accordo Territoriale Attuativo per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi compensando gli impatti ambientali legati alle operazioni aeroportuali. È stato realizzato, inoltre, un tratto del percorso per la pista ciclabile prevista nell'ambito del progetto di realizzazione della fascia boscata.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli **interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali e degli impianti** al 30 giugno 2024 è pari a circa **1,0 Milione Euro**, di cui 0,5 milioni di Euro per interventi *landside* destinati al mantenimento dell'operatività (riqualifica della pensilina esterna *curbside* al primo piano, riqualifica delle toilettes e lavori di impermeabilizzazione delle coperture del terminal propedeutici all'installazione dei pannelli fotovoltaici), 0,4 milioni di Euro per interventi sugli impianti (monitor di informativa al pubblico, impianto TVCC, gruppi refrigeratori e porte automatiche e portoni) e circa 0,1 milioni di Euro per interventi *airside* per il ripristino di alcuni tratti della strada di servizio.

3.5 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Var. ass. VS 2023	Var. % VS 2023
Organico medio equivalenti Full Time	532	472	60	13%
Dirigenti	8	8	0	0%
Quadri	46	40	6	15%
Impiegati	370	332	38	11%
Operai	108	92	16	17%

	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Var. ass. VS 2023	Var. % VS 2023
Organico medio	588	520	68	13%
Dirigenti	8	8	0	0%
Quadri	46	40	6	15%
Impiegati	420	375	45	12%
Operai	114	97	17	18%

Fonte: Elaborazione della Società

La variazione dell'organico rispetto al 2023 (+ 60 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 semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Var. ass. vs 2023	Var. % vs 2023
Costo del Lavoro	16.880	15.279	1.601	10,5%

Fonte: Elaborazione della Società

Il costo del personale del 1° semestre 2024 si incrementa del 10,5% rispetto allo stesso periodo del 2023 principalmente per:

- l'incremento di organico sopra descritto;
- maggior ricorso al lavoro somministrato, principalmente per l'assunzione di facilitatori durante la summer 2024 al fine di mitigare gli impatti dei cantieri dei lavori;
- maggiori costi per formazione e missioni.

Le relazioni sindacali

Il primo semestre 2024 ha visto un inasprimento delle relazioni sindacali, in particolare dovuto all'apertura della procedura di raffreddamento da parte delle OO.SS. territoriali nei confronti delle Società del Gruppo e delle società di handling dello scalo, in relazione alla richiesta di un cosiddetto "premio di sito" per tutti i lavoratori del sedime aeroportuale. La posizione di AdB al riguardo è stata di irricevibilità della richiesta, ritenendo che non sia in alcun modo un tema sindacale e che sia al di fuori delle normali regole delle relazioni industriali.

La procedura di raffreddamento ha portato alla proclamazione di una prima azione di sciopero di 4 ore il 5 luglio. Effettuato tale sciopero le OO.SS. hanno dichiarato un secondo sciopero della durata di 24 ore nei confronti di ADB, delle sue società controllate e delle 3 società di handling operanti nello scalo per la giornata del 24 settembre.

Il 18 luglio le OO.SS. hanno aperto anche un secondo stato di agitazione (prima fase della procedura di raffreddamento ai sensi legge 146/90, 83/2000 e s.m.) relativa all'avvio da parte di AdB di un "beauty contest" per individuare un partner per la gestione della vip lounge (MBL). Ne è seguito un incontro fra le parti il 31 luglio nel quale AdB ha ribadito che tale progetto non mette a rischio alcun posto di lavoro perché tutte le risorse non interessate a transitare al nuovo operatore saranno comunque ricollocate in servizi operativi del gestore aeroportuale senza alcuna perdita economica o qualsivoglia peggioramento della loro condizione contrattuale. Le OO.SS. hanno ribadito la contrarietà al progetto e chiesto ad AdB di rinunciare; non trovando alcun accordo la procedura è stata esperita senza successo. Le OO.SS. hanno così avviato la seconda fase della procedura di raffreddamento il 2 agosto; ad oggi la Società è in attesa di convocazione delle Parti da parte della Prefettura di Bologna.

La formazione del personale

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

Sono inoltre proseguiti il corso "SDG Action Manager" rivolto a colleghi entrati a far parte del comitato interaziendale di sostenibilità (Sustainability Team), il corso "Armi e Esplosivi" per il personale security, il

corso “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.

I corsi di aggiornamento per il personale security dallo scorso anno vengono erogati internamente da istruttore del Training Center certificato Enac in tutte le categorie; oltre all’aggiornamento annuale di tutti i colleghi, l’istruttore certificato Enac eroga la formazione iniziale ai nuovi aspiranti addetti security e li prepara all’esame Enac.

In tema digitalizzazione e innovazione si segnala il Corso Innovazione e Digitalizzazione sui principali strumenti di lavoro Teams e il caricamento sulla piattaforma Success Factor di 4 pillole sul tema dell’Intelligenza Artificiale, rivolte all’intera popolazione aziendale, per divulgare e sviluppare una conoscenza di base su questo tema.

3.6 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL’ANDAMENTO DELLE SOCIETA’ CONTROLLATE

Fast Freight Marconi Spa

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

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

Al 30 giugno 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 semestre 2024 ha gestito 10.968.132 Kg. di merce evidenziando una flessione dell’8% rispetto al 2023, dovuta interamente alla cessazione del servizio, a carattere temporaneo, ad un *courier*. Nel dettaglio delle componenti risulta in crescita del 62% il traffico via aerea ed in contrazione del 35% il traffico via superficie, flessione quasi interamente imputabile al venir meno dei volumi courier suddetti.

I **ricavi** complessivi del periodo sono aumentati del 19,5% rispetto ai valori del 2023 per la crescita della componente di traffico via aerea mentre la crescita dei **costi**, prevalentemente per servizi e personale, è stata contenuta all’8,1%. Il **Margine Operativo Lordo** del primo semestre 2024 evidenzia quindi una crescita del 66,1% sul primo semestre 2023 attestandosi a 0,6 milioni di Euro e il **Risultato Netto** del periodo, pari a 390 mila Euro, del 65,9%.

Si rimanda, infine, alla Nota 27 al presente Bilancio Semestrale 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 30 giugno 2024 operava con 16 dipendenti (17 dipendenti al 31 dicembre 2023). Il 9 luglio il Consiglio di Amministrazione Tag ha adottato un **Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex d.lgs. 231/2001**, con l'obiettivo di assicurare un Sistema di Controllo Interno idoneo a prevenire la commissione di comportamenti illeciti e preservare la società dalle forme di responsabilità amministrativa delle persone giuridiche. In pari data il Consiglio di Amministrazione Tag ha nominato un **Organismo di Vigilanza**, quale ente dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo, con il compito di vigilare sul funzionamento e sull'osservanza del Modello 231, comprensivo del **Codice Etico**, e di curarne l'aggiornamento. L'Organismo, in composizione monocratica, è costituito dalla Responsabile Internal Audit della Capogruppo. Tag ha, inoltre, sempre in pari data, definito un sistema di gestione delle segnalazioni – **Whistleblowing** - in conformità con la normativa vigente, adottando una Policy Whistleblowing e mettendo a disposizione una piattaforma informatica in grado di gestire le segnalazioni con la dovuta riservatezza.

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.

Dopo il rallentamento del primo trimestre, il traffico di Aviazione Generale sull'aeroporto di Bologna ha registrato un deciso aumento anche grazie ai diversi eventi sportivi tenutisi nel periodo aprile/maggio (campionato GP Imola, Moto GP Mugello, Campionato Wec). Complessivamente nel primo semestre 2024 Tag ha registrato una crescita dei **movimenti** dell'8,9% rispetto al 2023 ed un aumento del **tonnellaggio** del 12,2% che conferma il trend positivo degli ultimi anni. Il traffico **passaggeri** nel primo semestre 2024 è risultato superiore del 6,9% rispetto allo stesso periodo del 2023

In conseguenza dell'aumento del traffico servito che ha registrato risultati in crescita anche nella vendita del carburante aeromobili (+14,2%), i **ricavi** complessivi del periodo superano del 14% i valori del 2023. Anche i **costi** rilevano un aumento del 15,2% per effetto di maggiori costi per l'acquisto di carburante ed altri costi operativi. Il **Margine Operativo Lordo** si attesta a 0,7 milioni di Euro (0,6 milioni al 30 giugno 2023) e il **Risultato Netto** del periodo a 351 mila Euro, quest'ultimo in decisa crescita rispetto al semestre di confronto che registrava un utile di 87 mila Euro a causa principalmente di maggiori ammortamenti dei "Diritti di concessione" legati all'impianto di distribuzione del carburante di Aviazione Generale destinato alla demolizione nell'anno in corso nell'ambito dei lavori di realizzazione del piazzale c.d. terzo lotto.

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

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 LA SOSTENIBILITÀ

Nel primo semestre del 2024 si conferma l'impegno del Gruppo nel porre attenzione a tutte le principali tematiche di sostenibilità, portando avanti numerose progettualità. 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 di sostenibilità ambientale si segnala la continuazione del cantiere di realizzazione della fascia boscata a nord dell'aeroporto di estensione pari a 40 ettari inclusa di un percorso ciclabile fruibile dalla collettività, la realizzazione dell'impianto fotovoltaico sul coperto dell'aerostazione, l'installazione di colonnine di ricarica per mezzi elettrici e il contestuale acquisto di auto aziendali elettriche. Per ulteriori approfondimenti in merito all'avanzamento delle principali iniziative, si prega di fare riferimento al paragrafo "3.5.2 GLI INVESTIMENTI".

In ambito *social*, continua l'impegno di aeroporto per supportare i propri dipendenti e la comunità locale. In particolare, in questo semestre si segnala:

- la conclusione delle attività di revisione dei valori aziendali che ha visto coinvolti i dipendenti AdB;
- la proroga firmata il 17 luglio u.s. anche per il 2024 dell'accordo sul welfare aziendale con riconoscimento ai dipendenti di somme da spendere in buoni e servizi detassati - a seconda della normativa vigente - sulla piattaforma di flexible benefits. AdB nel 2024 si è fatto carico totalmente dei costi del welfare che nei due anni passati erano stati finanziati anche con il Bando Conciliamo.

L'impegno del Gruppo nel promuovere ed implementare azioni ad impatto positivo sulle proprie persone e sull'ambiente è stato riconosciuto dall'ottenimento del Premio AIDP 2024 per il progetto MuoviAMOCi, l'abbonamento intermodale finanziato inizialmente da fondi ministeriali e poi direttamente dall'azienda che ha permesso la riduzione del 30% dell'impatto ambientale negli spostamenti casa-lavoro e un risparmio di oltre 100 tonnellate di CO2 nel 2023 e del premio Welfare Champions 2024 di Generali Italia per la categoria Pari opportunità e conciliazione, in virtù delle numerose iniziative di conciliazione vita-lavoro, inclusione e *gender equality* a favore dei dipendenti.

Infine, il Gruppo è impegnato nel progetto "In viaggio verso la CSRD" ovvero il percorso di implementazione della normativa europea CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*) che ha l'obiettivo di supportare investitori, analisti, consumatori e altri stakeholder a valutare le prestazioni di sostenibilità delle aziende dell'UE, nonché gli impatti e i rischi aziendali correlati. Il reporting CSRD si basa sul concetto di doppia materialità e incoraggia le organizzazioni a divulgare informazioni su come le attività del loro business influenzano la società e le persone e su come i temi di sostenibilità influiscano le performance economico-finanziarie dell'azienda. L'obiettivo di AdB, oltre alla *compliance*, è quello di trasformare e generare valore in modo durevole per tutti gli stakeholder, alzando l'asticella degli obiettivi e dei risultati ambientali e sociali giorno dopo giorno e con tale obiettivo sta portando avanti l'impegnativo progetto di implementazione di questa nuova normativa a decorrere dal reporting dell'esercizio in corso.

4.2 LA QUALITÀ

La prima metà dell'anno ha evidenziato buoni livelli di qualità del servizio ed una elevata soddisfazione del passeggero. Dal punto di vista della qualità percepita, la soddisfazione si è attestata generalmente ben oltre il 90%. La pulizia del terminal e delle *toilettes* ha mantenuto livelli di soddisfazione molto elevati, beneficiando dei lavori su buona parte dei blocchi bagni, eseguiti nel corso del 2023.

Continua il monitoraggio costante da parte del gruppo di lavoro dedicato, avviato nel 2023, che presidia gli indicatori e interviene con azioni concrete laddove se ne rilevi necessità.

I tempi di attesa sono per la maggior parte in miglioramento rispetto al 2023. Il tempo di attesa ai controlli di sicurezza è leggermente aumentato a causa dell'avvio del cantiere che insisterà per l'intero anno sull'area. Il Gruppo ha messo in campo un'importante campagna di assunzioni, al fine di mantenere adeguato il più possibile il livello del servizio, incrementando sia il personale *security* che quello a supporto del passeggero.

INDICATORI	Gen-Giu 2024	Gen-Giu 2023
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilettes	99,5%	98,0%
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni	94,3%	88,3%
Percezione complessiva su efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico	99,6%	99,8%
Percezione su chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica interna	98,4%	99,4%
Tempo di attesa al check-in	19'00''	19'26''
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	08'37''	7'39''
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in partenza prenotati	07'09''	9'16''
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in arrivo prenotati	05'42''	6'12''
Tempi di riconsegna del primo bagaglio	25'59''	26'59''
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio	32'59''	33'59''
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	05'37''	6'49''

I lavori di ampliamento ed ammodernamento del Terminal in corso, come già ampiamente descritto, unitamente all'implementazione della distribuzione voli tenuto conto dello status di aeroporto coordinato a partire dalla stagione winter 2024/2025 consentiranno di migliorare i livelli di servizio dello scalo.

5. IL QUADRO NORMATIVO

Si riportano nel seguito gli aggiornamenti normativi di interesse intervenuti nel periodo rimandando alla Relazione sulla Gestione al Bilancio 2023 per i temi non oggetto di modifiche e integrazioni nel semestre.

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” tra ENAC e 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 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.

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. ha indi proposto nel corso del primo semestre 2024, ricevendo il 13 agosto 2024 approvazione da parte di ENAC, una motivata proposta di aggiornamento (ai sensi dell’art. 6, comma 3, del CDP) degli allegati al Contratto di Programma del quadriennio 2023-2026, viste le più aggiornate previsioni di traffico, comunque sostanzialmente in linea con le precedenti, anche in considerazione del coordinamento dello scalo a decorrere dalla Winter Season 2024-25 e considerato l’aggiornamento del Piano degli investimenti secondo nuove priorità e fasi esecutive e con taluni nuovi investimenti che portano a circa 200 milioni di Euro il valore degli investimenti del quadriennio precedentemente definiti in circa 140 milioni.

La proposta, come sopraindicato approvata da ENAC, si ritiene rispondere al meglio alle esigenze dello scalo e della sua utenza. Il piano investimenti come rimodulato e autorizzato con orizzonte al 2026, corredato da un piano economico finanziario, presenta piena sostenibilità e sarà integralmente finanziato da AdB, con fondi propri ed attraverso finanziamenti bancari e della Banca Europea per gli Investimenti (BEI).

5.2 IL REPORTING DI SOSTENIBILITA’: LA NUOVA DIRETTIVA CSRD - CORPORATE SUSTAINABILITY REPORTING DIRECTIVE

Il 16 dicembre 2022 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale UE la nuova direttiva CSRD - Corporate Sustainability Reporting Directive (Direttiva UE 2022/2464 del 14 dicembre 2022) che rafforza ed estende le regole per la rendicontazione di sostenibilità delle imprese. La CSRD è entrata in vigore il 5 gennaio 2023 e gli Stati membri hanno 18 mesi per recepirla. Il testo di decreto delegato di recepimento della Corporate Sustainability Reporting Directive che è stato oggetto di consultazione pubblica fino al 18 marzo 2024 è stato approvato in esame preliminare dal Consiglio dei ministri in data 10 giugno. L’approvazione definitiva del decreto legislativo da parte del Consiglio dei Ministri è avvenuta il 30 agosto ed in data 10 settembre 2024 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale. L’applicazione per le società come AdB, già obbligate alla redazione della DNF, è dal reporting dell’esercizio finanziario 2024.

5.3 VARIAZIONE DI STATUS DA AEROPORTO AD ORARI FACILITATI AD AEROPORTO COORDINATO

A seguito dell'istanza di AdB di variazione di status da aeroporto ad orari facilitati ad aeroporto "coordinato" in data 22 marzo 2024 ENAC ha comunicato la variazione di status dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna classificando lo stesso come "coordinato" ai fini dell'assegnazione delle bande orarie a decorrere dalla stagione invernale 2024/25 (IATA Winter 2024).

6. IL CONTENZIOSO

Per le informazioni relative al contenzioso si rimanda alla Nota 27 del presente bilancio consolidato semestrale.

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

Per le informazioni relative alla gestione dei rischi finanziari si rimanda al paragrafo "Tipologia e gestione dei rischi finanziari" della Nota 26 al presente Bilancio.

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 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, monitoraggio meteorologico, formazione del personale, sistemi di teleallertamento. Nel 2023 Adb ha affidato alla Fondazione Centro Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici un'analisi del rischio relativo ai cambiamenti climatici con l'obiettivo di supportare l'identificazione di strategie di adattamento specifiche per gli asset più vulnerabili al fine di renderli più resilienti. I risultati di quest'analisi consentiranno 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 successive valutazioni economiche-finanziarie.

In ambito di lotta al cambiamento climatico AdB partecipa all'Airport Carbon Accreditation promosso da ACI Europe nel quale nel 2023 ha conseguito il livello 3+ (*neutrality*), recentemente 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, in sintesi, prosegue nell'attuazione del proprio piano di decarbonizzazione volto all'eliminazione dei combustibili fossili, all'elettrificazione della flotta dei veicoli aziendali, alla copertura dell'intero fabbisogno elettrico con fonti rinnovabili e alla realizzazione di una fascia boscata per l'assorbimento della CO2 residua.

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

L'attività del Gruppo è legata in misura significativa ai rapporti intercorrenti con alcuni tra i principali vettori che operano presso l'Aeroporto e ai quali il Gruppo offre i propri servizi, tra i quali, in particolare, Ryanair. A causa della alta incidenza sul volume passeggeri totali dell'Aeroporto del vettore Ryanair, il Gruppo è esposto al rischio relativo alla contrazione o venir meno dell'operatività del vettore medesimo sullo scalo. Al 30 giugno 2024, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 53,7%.

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.

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 quanto, a parità di volumi, nel caso in cui ci sia un aumento di traffico da parte dei vettori che beneficiano degli incentivi e questo non sia controbilanciato da un adeguato sviluppo di traffico che prevede una minore o nulla incentivazione, vi sarebbe una fluttuazione della marginalità. 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 aumentasse la sua incidenza percentuale rispetto all'attuale struttura del mercato di riferimento, 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 molto importante del segmento *low cost*, è proattivo nello sviluppo di traffico che generi un contributo marginale progressivamente più positivo, anche in considerazione della forte domanda che l'aeroporto bolognese sta registrando.

Rischio relativo alla diminuzione della marginalità di ricavi *non aviation*

La forte crescita del traffico che si è registrata nel 2023 ed è proseguita nel 2024, la presenza di lavori all'interno del terminal e la conseguente necessità di approntare soluzioni operative di emergenza per gestire i flussi passeggeri, potrebbero determinare, in alcune occasioni, impedimenti all'accesso presso i punti vendita e la modifica dei flussi passeggeri, con impatto sulle *performance* dei punti vendita nel generare fatturato. A ciò si potrebbero aggiungere prescrizioni da parte di ENAC con la limitazione degli spazi commerciali a beneficio degli spazi operativi.

Tale contesto potrebbe generare eventuali richieste di rinegoziazione dei contratti di subconcessione da parte dei *retailer* e, più in generale, potrebbe determinare una riduzione della redditività del business *retail*, in attesa del completamento dei principali investimenti con il rilascio di nuova significativa capacità infrastrutturale.

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. Con provvedimento del 13 agosto 2024 l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha espresso parere favorevole all'aggiornamento degli allegati tecnici – *in primis* del Piano Investimenti – presentati da AdB per in relazione al 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 relazione alla predisposizione del bilancio consolidato al 30 giugno 2024, non essendosi manifestati indicatori di *impairment* così come definiti dallo IAS 36 ed essendo le performance economico-finanziarie del Gruppo in linea con le previsioni economico finanziarie 2024-2046 formulate dal Consiglio di Amministrazione e già utilizzate per l'effettuazione del test di *impairment* per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, non sono stati compiuti test di *impairment* in quanto si ritiene che non si siano manifestate perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione al 30 giugno 2024.

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

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

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).

La società di gestione aeroportuale ritiene che le positive procedure ed ordinanze condivise in sede di Commissione Rumore (ex art. 5 D.M. Ministero dell’Ambiente 31/10/1997) tra tutti i componenti, finalizzate proprio al contenimento dell’impatto acustico sulle aree densamente abitate limitrofe l’aeroporto, abbiano consentito di contenere i superamenti entro zone limitate e a ridottissima densità di popolazione. Tali misure hanno riguardato, rispettivamente, l’ordinanza ENAC n. 5/2023 del 14 giugno 2023 che ha introdotto ulteriori restrizioni operative ed il dimezzamento della capacità operativa di pista in fascia “notte”, che ha consentito dal 19 giugno 2023 la drastica riduzione dei sorvoli notturni sull’abitato di Bologna, e la procedura operativa ENAV di modifica della salita iniziale per decolli Pista 12 verso Bologna che, dal 7 settembre 2023, anticipando la quota di virata da 800 piedi a 520 piedi, ha consentito un efficace spostamento delle traiettorie di decollo su aree a minore densità abitativa. Tali azioni, nel complesso, hanno consentito di ridurre la popolazione complessiva esposta ai livelli di rumorosità aeroportuale.

Ciò nonostante, in relazione al rilevato superamento nei circoscritti ambiti segnalati AdB ha avviato, a inizio Giugno 2024, il percorso tecnico istruttorio per la definizione del Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore (cd. PICAR) che vedrà la finalizzazione dello stesso entro Maggio 2025. La predisposizione del Piano sarà svolta in applicazione dei criteri previsti dalla vigente normativa nazionale e internazionale di settore con specifico riferimento all’adozione dell’approccio bilanciato introdotto dal Reg. 598/2014 che fissa precisi criteri per la introduzione di eventuali restrizioni operative per finalità di contenimento del rumore presso gli aeroporti dell’Unione Europea. In altri termini, sussistono diverse manovre correttive alternative che potranno essere attivate prima di dover ricorrere a restrizioni al traffico aereo. AdB destinerà risorse adeguate per ulteriori investimenti che ne dovessero derivare e che dovrebbero trovare adeguata copertura nella dinamica tariffaria, altresì condividendo con i Comuni interessati efficaci impieghi del gettito della tassa di scopo IRESA e del fondo pluriennale a supporto di interventi di insonorizzazione degli edifici residenziali maggiormente esposti costituito a partire dall’esercizio 2023 (rif. Bilancio 2023).

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 migliorare 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

Per le informazioni relative alle garanzie prestate dal Gruppo si rimanda alla Nota 26 del presente bilancio consolidato semestrale.

10 REGIME DI OPT-OUT

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

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

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

Tiraggio della prima Tranche del finanziamento BEI

Il 2 agosto 2024 è avvenuta l'erogazione della prima tranche del finanziamento della Banca Europea per gli Investimenti (BEI) sottoscritto a dicembre 2021. L'importo della prima tranche è pari a 10 milioni di Euro con durata 18 anni, con due anni di pre-ammortamento, al tasso fisso del 4,051%. Il finanziamento, dell'importo massimo di 90 milioni di Euro, ha la finalità di supportare il piano degli investimenti.

Scioglimento patto parasociale

In data 1° agosto 2024 si è sciolto per scadenza del termine il Patto Parasociale sottoscritto in data 2 agosto 2021 tra Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Bologna, Comune di Bologna, Città Metropolitana di Bologna, Regione Emilia-Romagna, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Modena, di Ferrara e Ravenna (già Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Ferrara), dell'Emilia (già Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Reggio Emilia e Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Parma) volto a disciplinare taluni diritti e obblighi in relazione all'assetto proprietario e al governo societario di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.. Il Patto Parasociale rappresentava un patto di sindacato dell'esercizio del diritto di voto ("Sindacato di Voto") e di blocco ("Sindacato di Blocco") rilevante ai sensi dell'art. 122, commi 1 e 5, lettere a) e b) del TUF.

Approvazione Contratto di Programma (CdP)

La Capogruppo ha ricevuto in data 13 agosto 2024 approvazione, da parte di ENAC, della propria motivata proposta di aggiornamento (ai sensi dell'art. 6, comma 3, del CdP stipulato nell'ottobre 2023) degli allegati al Contratto di Programma del quadriennio 2023-2026, viste le più aggiornate previsioni di traffico, comunque sostanzialmente in linea con le precedenti, anche in considerazione del coordinamento dello scalo a decorrere dalla Winter Season 2024-25 e considerato l'aggiornamento del Piano degli investimenti secondo nuove priorità e fasi esecutive e con taluni nuovi investimenti che portano a circa 200 milioni di Euro il valore degli investimenti del quadriennio precedentemente definiti in circa 140 milioni.

Il piano investimenti come rimodulato e autorizzato con orizzonte al 2026, corredato da un piano economico finanziario, presenta piena sostenibilità e sarà integralmente finanziato da AdB, con fondi propri ed attraverso finanziamenti bancari e della BEI.

Andamento del traffico

In luglio e agosto lo scalo di Bologna ha superato il milione di passeggeri, rispettivamente 1.115.299 e 1.119.370, in aumento del 4,2% rispetto a luglio 2023 e del 5,6% rispetto ad agosto 2023. Superato il livello di luglio 2024, agosto 2024 diventa il mese con il maggiore numero di passeggeri di tutta la storia dello scalo. Complessivamente, nei 3 mesi estivi di giugno, luglio e agosto, oltre 3 milioni di persone hanno scelto di volare da/per Bologna.

Nei primi otto mesi del 2024 i passeggeri complessivi sono stati quindi 7.274.221, in aumento dell'8,4% sullo stesso periodo del 2023, mentre i movimenti sono stati 52.379, in crescita del 6,3% sul 2023. Le merci trasportate per via aerea nel periodo gennaio-agosto sono state 29.998 tonnellate, in aumento del 10,8% sul 2023.

Le destinazioni più volate di agosto sono state: Catania, Barcellona, Tirana, Olbia, Palermo, Madrid, Brindisi, Londra Heathrow, Cagliari e Roma Fiumicino.

Servizio di assistenza handling ai voli c.d. “non programmati” (o anche servizio “H24”)

A partire dal 1 aprile 2021 AdB ha affidato alla controllata TAG il servizio di assistenza handling ai voli c.d. “non programmati” (o anche servizio “H24”) che ha comportato l’acquisizione di mezzi e personale adibiti a tale attività.

In data 25 luglio 2024 si è svolto l’audit conclusivo da parte di ENAC ai fini della certificazione di TAG ai sensi del Regolamento Ed. 8 sulla Certificazione dei Prestatori dei servizi di Assistenza a Terra.

In data 31 luglio 2024 ENAC ha confermato la certificazione di TAG limitatamente alla classe 2 senza alcuna deroga per aeromobili di fascia superiore, negando quindi la certificazione per l’assistenza dei voli commerciali di classe superiore, inclusi gli occasionali voli non programmati nella fascia notturna 00-05, non possedendo TAG tutti i requisiti richiesti per la certificazione di classe 1. La limitazione riguarda solamente le attività di piazzale mentre è stata concessa l’assistenza dei passeggeri al terminal.

In riferimento al mancato ottenimento di tale certificazione AdB ha affidato pro tempore il servizio ad operatore di full handling resosi disponibile per l’attività, comunque remota nel suo verificarsi.

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

La crescita di traffico stimata da ACI Europe per il 2024 prevede il superamento dei volumi del 2019 di circa il 3%, migliorando significativamente rispetto a quanto stimato nelle ultime previsioni di ottobre 2023 (circa +1%). La crescita globale rimane eterogenea all’interno della regione, favorendo i paesi della zona Est-europea che si collocano già ampiamente al di sopra dei livelli pre-pandemici. Pur considerando il contesto *disruptive* derivante dalle tensioni geopolitiche e dal raffreddamento dell’economia globale, oltre alle strozzature ancora presenti a livello di *supply chain* (es. scioperi della forza lavoro operativa e pressioni derivanti dai ritardi nella consegna di semilavorati e prodotti finiti per la produzione di aeromobili), rimangono rilevanti le opportunità al rialzo legate (i) alla robustezza dello sviluppo traffico nei primi due trimestri dell’anno, (ii) alla resilienza del segmento VFR (*Visiting Friends & Relatives*), anche a fronte dell’aumento dei costi di viaggio, e (iii) alla continua crescita dinamica dell’Ultra LCC (*Low Cost Carriers*) e FSC

(*Full Service Carriers*), ora sempre più vicine alla capacità del 2019. Anche lo sviluppo nel medio-lungo periodo rimane positivo, tuttavia si segnala un rallentamento della crescita anno-su-anno come risultato di due fattori contrapposti: da un lato un progressivo ritorno al *business travel* e la crescente priorità del viaggio come scelta di consumo da parte degli utenti, dall'altro la scelta di politiche di salvaguardia ambientale che minano al potenziale di crescita dell'industria *aviation*, anche alla luce dell'aumento delle tariffe aeree e della capacità sempre più ridotta (es. *caps* allo sviluppo traffico). Secondo le stime di ACI World, sulla base di quanto appena descritto, il traffico passeggeri crescerà con un CAGR del +3,6% su un orizzonte temporale di 30 anni, mentre il percorso del traffico cargo rimane ancora incerto, pur se in miglioramento rispetto all'ultimo biennio, con un CAGR del +2,7% sullo stesso periodo (Fonte: *ACI Europe, European Airport Traffic Forecast Scenarios, maggio 2024. ACI World Airport Traffic Forecasts 2023–2052, giugno 2024*).

Il Gruppo chiude il primo semestre del 2024 con risultati largamente positivi in termini di evoluzione del traffico e andamento economico-finanziario. Per il secondo semestre dell'anno, pur nel complesso contesto sopradescritto tenendo conto dei fattori di rischio legati alla perdurante incertezza dello scenario di mercato e macroeconomico, si stima ancora un'evoluzione positiva del traffico, considerati anche i volumi già registrati nei mesi di luglio e agosto, con conseguente impatto sull'andamento economico-finanziario.

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, 11 settembre 2024

**Bilancio consolidato semestrale abbreviato per il semestre chiuso al 30 giugno
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 30.06.2024	al 31.12.2023
Diritti di concessione		239.206	224.716
Altre attività immateriali		1.999	1.480
Attività immateriali	1	241.205	226.196
Terreni, immobili, impianti e macchinari		12.393	11.007
Investimenti immobiliari		1.617	1.617
Attività materiali	2	14.010	12.624
Partecipazioni	3	244	44
Altre attività finanziarie non correnti	4	17.193	16.032
Attività fiscali differite	5	4.556	4.041
Altre attività non correnti	6	146	187
Altre attività non correnti		22.139	20.304
ATTIVITA' NON CORRENTI		277.354	259.124
Rimanenze di magazzino	7	802	878
Crediti commerciali	8	23.052	19.072
Altre attività correnti	9	10.229	6.882
Attività finanziarie correnti	10	0	5.002
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	11	24.342	44.334
ATTIVITA' CORRENTI		58.425	76.168
TOTALE ATTIVITA'		335.779	335.292

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.06.2024	al 31.12.2023
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		106.189	98.949
Risultato dell'esercizio		10.770	16.706
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	12	207.273	205.969
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	12	207.273	205.969
Fondi benefici a dipendenti e assimilati	13	3.264	3.317
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	14	13.458	12.107
Fondi per rischi e oneri	15	4.623	4.276
Passività finanziarie non correnti	16	16.439	21.399
Altri debiti non correnti		83	77
PASSIVITA' NON CORRENTI		37.867	41.176
Debiti commerciali	17	27.167	26.897
Altre passività	18	45.662	38.969
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	14	2.259	2.259
Fondi per rischi e oneri	15	731	467
Passività finanziarie correnti	16	14.820	19.555
PASSIVITA' CORRENTI		90.639	88.147
TOTALE PASSIVITÀ		128.506	129.323
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		335.779	335.292

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per il semestre	per il semestre
		chiuso al 30.06.2024	chiuso al 30.06.2023
Ricavi per servizi aeronautici		34.511	29.033
Ricavi per servizi non aeronautici		26.779	24.145
Ricavi per servizi di costruzione		14.659	13.061
Altri ricavi e proventi della gestione		504	705
Ricavi	19	76.453	66.944
Materiali di consumo e merci		(1.899)	(1.772)
Costi per servizi		(11.626)	(11.913)
Costi per servizi di costruzione		(13.961)	(12.439)
Canoni, noleggi e altri costi		(5.229)	(4.912)
Oneri diversi di gestione		(1.797)	(1.897)
Costo del personale		(16.880)	(15.279)
Costi	20	(51.392)	(48.212)
Ammortamento diritti di concessione		(4.437)	(4.101)
Ammortamento altre attività immateriali		(432)	(252)
Ammortamento attività materiali		(1.105)	(1.091)
Ammortamenti e svalutazioni	21	(5.974)	(5.444)
Riprese di valore (svalutazioni nette) dei crediti commerciali e diversi		(609)	(538)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(1.762)	(1.351)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(610)	(697)
Accantonamenti per rischi ed oneri	22	(2.981)	(2.586)
Totale Costi		(60.347)	(56.242)
Risultato operativo		16.106	10.702
Proventi finanziari	23	449	435
Oneri finanziari	23	(1.337)	(1.565)
Risultato ante imposte		15.218	9.572
Imposte del periodo	24	(4.448)	(2.757)
Utile (perdita) del periodo		10.770	6.815
Utile (perdita) di terzi		0	0
Utile (perdita) di gruppo		10.770	6.815
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,30	0,19
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,30	0,19

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre	per il semestre
	chiuso al 30.06.2024	chiuso al 30.06.2023
Utile (perdita) di esercizio (A)	10.770	6.815
<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	92	21
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	(22)	(5)
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	70	16
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	70	16
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	10.840	6.831
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	10.840	6.831

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2024	al 30.06.2023
<i>Gestione reddituale caratteristica</i>		
Risultato di esercizio ante imposte	15.218	9.572
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
- Margine da servizi di costruzione	(698)	(622)
+ Ammortamenti	5.974	5.444
+ Accantonamento fondi	2.981	2.586
+ Oneri/(proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	580	392
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	308	738
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	(4)	125
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	64	70
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	24.423	18.305
Variazione rimanenze di magazzino	75	(38)
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(4.595)	(9.366)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti	(4.171)	(7.083)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	271	1.910
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	1.238	8.922
Interessi pagati	(555)	(912)
Interessi incassati	184	120
Imposte pagate	(2.978)	(2.393)
TFR e altri fondi del personale pagati	(72)	(44)
Utilizzo fondi	(998)	(1.055)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	12.820	8.366
Acquisto di attività materiali	(2.508)	(677)
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(19.194)	(13.591)
Corrispettivo da cessione attività materiali/immateriali	9	0
Acquisto/Aumento Capitale Sociale partecipazioni	(200)	0
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	5.010	15.000
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(16.883)	732
Dividendi corrisposti	(9.537)	0
Finanziamenti rimborsati	(6.160)	(4.656)
Pagamento quota capitale leasing	(232)	(245)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(15.929)	(4.901)
Variazione finale di cassa	(19.992)	4.197
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti inizio periodo	44.334	27.868
Variazione del periodo delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(19.992)	4.197
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	24.342	32.065

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2023	90.314	25.683	9.673	85.926	(3.272)	(703)	(18.359)	16.706	205.969	205.969
Attribuzione del risultato esercizio 2023	0	0	795	6.110	0	0	9.803	(16.706)	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(9.537)	0	(9.537)	(9.537)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	70	0	10.770	10.840	10.840
Patrimonio netto al 30.06.2024	90.314	25.683	10.468	92.035	(3.272)	(633)	(18.093)	10.770	207.273	207.273

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

Note esplicative ai prospetti contabili consolidati

Informazioni sull'attività del Gruppo

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

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

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato intermedio al 30 giugno 2024

Criteri di redazione

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

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

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

La pubblicazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per il semestre chiuso al 30 giugno 2024 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 11 settembre 2024 ed è sottoposto a revisione contabile limitata da parte di PricewaterhouseCoopers Spa.

Contenuto e forma del bilancio consolidato semestrale abbreviato

Il Bilancio Consolidato al 30 giugno presentato in forma sintetica è stato predisposto in conformità a quanto richiesto dallo IAS 34 “Bilanci Intermedi” fornendo le note informative sintetiche previste dal suddetto principio contabile internazionale eventualmente integrate al fine di fornire un maggior livello informativo ove ritenuto necessario. Il presente Bilancio Consolidato deve pertanto essere letto congiuntamente al bilancio consolidato dell’esercizio 2023 redatto in conformità ai Principi Contabili Internazionali IFRS emessi dall’*International Accounting Standards Board* (“IASB”).

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio annuale al 31 dicembre 2023 al quale si rimanda, ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2024, applicati per la prima volta dal Gruppo dalla data di efficacia obbligatoria e riepilogati nel prosieguo del presente documento al paragrafo “Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall’Unione Europea adottati dal Gruppo”. Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emessi ma non ancora in vigore.

Principi di consolidamento

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

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

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

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

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società controllate le informazioni al 30 giugno 2024 e al 31 dicembre 2023, relative a denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

SOCIETA' CONTROLLATE	Capitale Sociale (in migliaia di Euro)	% Possesso	
		al 30.06.2024	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%

Criteri di Valutazione

Nella predisposizione del Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2024 sono stati adottati i medesimi principi contabili e criteri di valutazione applicati nella redazione del Bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, al quale si rinvia e nel quale tali principi e criteri sono analiticamente descritti.

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

A partire dal 1° gennaio 2024, sono entrati in vigore alcuni emendamenti ai principi contabili internazionali che non hanno avuto impatto sul bilancio consolidato semestrale del Gruppo non essendosi verificate casistiche applicabili di rilievo.

Modifiche allo IAS 1: Presentazione del Bilancio: classificazione delle passività come correnti o non correnti

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

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

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

Modifiche all'IFRS 16: Passività di leasing in un'operazione di vendita e retrolocazione

Il 22 settembre 2022, lo IASB ha emesso una modifica al presente principio che specifica i requisiti che un venditore-locatario utilizza per misurare la passività del leasing derivante da una vendita e operazione di leaseback, per garantire che il venditore-locatario non riconosca alcun importo dell'utile o della perdita che si riferisce al diritto d'uso che conserva. L'emendamento è volto a migliorare i requisiti per le operazioni di vendita e retrolocazione nell'IFRS 16 ma non modifica la contabilizzazione dei leasing non correlati alle operazioni di vendita e retrolocazione.

Modifiche allo IAS 7 Rendiconto Finanziario e l'IFRS 7 Strumenti Finanziari: Informazioni Integrative: Accordi di Reverse Factoring

Il 25 maggio 2023, lo IASB ha emesso le modifiche dello IAS 7 Rendiconto Finanziario e IFRS 7 Strumenti Finanziari: Informazioni Integrative, per chiarire le caratteristiche dei contratti di reverse factoring e richiedere di fornire ulteriore informativa di tali accordi. I requisiti informativi inclusi nelle modifiche hanno l'obiettivo di assistere gli utilizzatori di bilancio nel comprendere gli effetti sulle passività, flussi di cassa ed esposizione al rischio di liquidità di un'entità degli accordi di reverse factoring.

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

Di seguito sono elencati gli altri principi e le interpretazioni che, alla data di redazione del presente documento, erano già stati emanati, ma non erano ancora in vigore:

Modifiche a IAS 21 – Effetti delle variazioni dei tassi di cambio.

Mancanza di convertibilità, al fine di fornire una guida per specificare quando una valuta è convertibile e come determinare il tasso di cambio quando non lo è; le modifiche specificano quando una valuta è convertibile in un'altra valuta e quando non lo è, e come un'entità stima il tasso spot quando una valuta non è convertibile. Inoltre, quando una valuta non è convertibile, un'entità deve divulgare informazioni che consentano agli utenti dei suoi bilanci di valutare come la mancanza di convertibilità di una valuta influisce, o si prevede che influisca, sulla sua performance finanziaria, sulla posizione finanziaria e sui flussi di cassa.

Modifiche a IFRS 9 e IFRS 7 – Classificazione e misurazione di strumenti finanziari

Il documento chiarisce alcuni aspetti problematici emersi dalla post-implementation review dell'IFRS 9, tra cui il trattamento contabile delle attività finanziarie in cui rendimenti variano al raggiungimento di obiettivi ESG (i.e. green bonds). In particolare, le modifiche hanno l'obiettivo di:

- Chiarire la classificazione delle attività finanziarie con rendimenti variabili e legati ad obiettivi ambientali, sociali e di governance aziendale (ESG) ed i criteri da utilizzare per l'assessment del SPPI test;
- Determinare che la data di regolamento delle passività tramite sistemi di pagamento elettronici è quella in cui la passività risulta estinta. Tuttavia, è consentito ad un'entità di adottare una politica contabile per consentire di eliminare contabilmente una passività finanziaria prima di consegnare liquidità alla data di regolamento in presenza di determinate condizioni specifiche.

Con queste modifiche, lo IASB ha inoltre introdotto ulteriori requisiti di informativa riguardo in particolare ad investimenti in strumenti di capitale designati a FVOCI.

Le modifiche si applicheranno a partire dai bilanci degli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2026.

IFRS 18 “Presentation and Disclosure in Financial Statement”

Lo IASB ha emesso ad aprile 2024 l'IFRS 18 Presentation and Disclosure in Financial Statement, il nuovo principio sulla presentazione e sull'informativa di bilancio, con particolare attenzione all'aggiornamento del prospetto di conto economico.

- I nuovi concetti chiave introdotti dall'IFRS 18 riguardano:
- la struttura del prospetto dell'utile o della perdita;

- le informazioni richieste nel bilancio per alcune misure di risultato economico che sono riportate al di fuori del bilancio dell'entità (cioè le misure di risultato definite dalla direzione o Management-defined Performance Measures o MPM); e
- le regole generali di aggregazione e disaggregazione delle voci da applicarsi al bilancio primario e alle note in generale.

L'IFRS 18 sostituirà lo IAS 1, ma molti degli elementi previsti dall'attuale framework saranno mantenuti, con modifiche limitate. L'IFRS 18 non inciderà sulla rilevazione o sulla valutazione delle voci di bilancio, ma potrebbe modificare ciò che un'entità indica come "utile o perdita operativa" ora espressamente definita dal principio.

L'IFRS 18 si applicherà agli esercizi che iniziano a partire dal 1° gennaio 2027 o da data successiva e si applicherà anche alle informazioni comparative.

IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures

Nel mese di maggio 2024 lo IASB ha pubblicato un nuovo principio contabile per le società controllate: IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures, con l'obiettivo di semplificare la preparazione dei bilanci delle società controllate ammissibili all'applicazione, consentendo alle stesse di applicare i principi contabili IFRS con requisiti di informativa ridotti.

I requisiti di informativa ridotta hanno l'obiettivo di bilanciare le esigenze informative degli utilizzatori dei bilanci delle controllate ammissibili e il risparmio di costi per i redattori di tali bilanci.

Un'entità controllata ammissibile è una entità che, al termine del suo periodo di reporting:

- è un'entità controllata;
- non ha public accountability; e
- è detenuta da una capogruppo ultima o intermedia che predispone un bilancio consolidato disponibile per uso pubblico in accordo con i principi contabili IFRS.

Un'entità che sceglie di applicare il nuovo IFRS 19 applica le disposizioni contenute negli altri IFRS, ad eccezione dei requisiti di informativa; quindi i requisiti di iscrizione, misurazione o presentazione, continuano ad applicarsi coerentemente con le previsioni degli IFRS di riferimento.

L'opzione di adozione dell'IFRS 19 è volontaria e revocabile in futuro.

Le controllate ammissibili possono scegliere di applicare l'IFRS 19 a partire dagli esercizi che iniziano dal 1° gennaio 2027; è ammessa l'applicazione anticipata. Il processo di omologazione è attualmente in corso.

Valutazioni discrezionali e stime contabili significative

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

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

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

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

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

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

a) IFRIC 12 – Accordi per servizi in concessione

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

b) IFRS 9 Finanziamenti e prestiti obbligazionari

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

c) IAS 37 - Accantonamenti, passività e attività potenziali

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

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

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

d) IAS 36- Riduzione di valore delle attività

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

Stime significative

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

a) Impairment test

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

b) Fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali

Il Gruppo fornisce in Nota al paragrafo “14. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente e corrente)” il dettaglio relativamente al fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali il quale accoglie alla data di fine periodo, coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, gli accantonamenti relativi alle manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell’infrastruttura aeroportuale. La stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali richiede pertanto un giudizio tecnico professionale complesso, in particolare in relazione alla natura dei costi da sostenere, al loro ammontare e alla tempistica degli interventi previsti.

c) Imposte anticipate

Il Gruppo fornisce in Nota al paragrafo “5. Attività fiscali differite” il dettaglio delle imposte anticipate del periodo e la loro consistenza patrimoniale. La recuperabilità delle imposte anticipate si basa sulla previsione di imponibili fiscali così come desunti dalle previsioni economico-finanziarie del Gruppo. Le attività fiscali sono esposte al netto delle passività fiscali in quanto compensabili nell’ambito della stessa autorità fiscale.

d) Fair value degli investimenti immobiliari

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

e) Fair value degli strumenti finanziari

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

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

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

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

Informativa relativa ai Settori Operativi

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

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

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

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

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

La voce "Altro" comprende in via residuale 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.

in migliaia di euro	per il semestre chiuso	per il semestre chiuso	per il semestre chiuso	per il semestre
	al 30.06.2024	al 30.06.2024	al 30.06.2024	chiuso al 30.06.2024
	Aviation	Non Aviation	Altro	
Ricavi	46.969	29.484	0	76.453
Costi	(39.390)	(12.002)	0	(51.392)
Margine Operativo Lordo	7.579	17.482	0	25.061
Ammortamenti e svalutazioni	(3.884)	(2.090)	0	(5.974)
Accantonamenti	(2.624)	(357)	0	(2.981)
Risultato operativo	1.071	15.035	0	16.106
Proventi finanziari	0	0	449	449
Oneri finanziari	0	0	-1.337	(1.337)
Risultato ante imposte	1.071	15.035	(888)	15.218
Imposte del periodo	0	0	(4.448)	(4.448)
Utile (perdita) del periodo	1.071	15.035	(5.336)	10.770
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	10.770

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

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

<i>n migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024 Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2024 Non Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2024 Altro	per il semestre chiuso al 30.06.2024
Attività non correnti	212.264	42.995	22.095	277.354
Attività immateriali	206.759	34.446	0	241.205
Diritti di concessione	205.739	33.467	0	239.206
Altre attività immateriali	1.020	979	0	1.999
Attività materiali	5.463	8.547	0	14.010
Terreni, immobili, impianti e macchinari	5.463	6.930	0	12.393
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	42	2	22.095	22.139
Partecipazioni	0	0	244	244
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	17.193	17.193
Attività fiscali differite	0	0	4.556	4.556
Altre attività non correnti	42	2	102	146
Attività correnti	24.526	8.028	25.871	58.425
Rimanenze di magazzino	412	390	0	802
Crediti commerciali	16.423	6.629	0	23.052
Altre attività correnti	7.691	1.009	1.529	10.229
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	24.342	24.342
Totale attività	236.790	51.023	47.966	335.779

<i>migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2023 Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2023 Non Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2023 Altro	per il semestre chiuso al 30.06.2023
Attività non correnti	192.999	36.924	19.422	249.345
Attività immateriali	189.472	28.211	0	217.683
Diritti di concessione	188.702	27.508	0	216.210
Altre attività immateriali	770	703	0	1.473
Attività materiali	3.465	8.704	0	12.169
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3.465	7.087	0	10.552
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	62	9	19.422	19.493
Partecipazioni	0	0	119	119
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	13.579	13.579
Attività fiscali differite	0	0	5.545	5.545
Altre attività non correnti	62	9	179	250
Attività correnti	26.158	7.067	63.809	97.034
Rimanenze di magazzino	455	495	0	950
Crediti commerciali	15.829	5.615	0	21.444
Altre attività correnti	9.874	957	1.402	12.233
Attività finanziarie correnti	0	0	30.342	30.342
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	32.065	32.065
Totale attività	219.157	43.991	83.231	346.379

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

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

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

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

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

Riportiamo di seguito le principali differenze:

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

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

ATTIVITÀ

1. Attività Immateriali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 30 giugno 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2024	al 31.12.2023	Variazione
Diritti di concessione	239.206	224.716	14.490
Software, licenze e diritti simili	1.208	861	347
Altre attività immateriali	37	40	(3)
Altre attività immateriali in corso	754	579	175
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	241.205	226.196	15.009

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività immateriali per il semestre chiuso al 30 giugno 2024, esposte per singola categoria di attività immateriale.

	31.12.2023			Movimentazione del periodo				30.06.2024		
<i>in migliaia di euro</i>	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/ Svalutazioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	295.676	(70.960)	224.716	18.981	(4.437)	(5)	(49)	314.652	(75.446)	239.206
Software, licenze e diritti simili	16.331	(15.470)	861	776	(429)	0	0	17.107	(15.899)	1.208
Altre attività immateriali	250	(210)	40	0	(3)	0	0	250	(213)	37
Altre attività immateriali in corso	579	0	579	175	0	0	0	754	0	754
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	312.836	(86.640)	226.196	19.932	(4.869)	(5)	(49)	332.763	(91.558)	241.205

Al 30 giugno 2024, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 18,9 milioni di Euro al lordo degli ammortamenti di periodo (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati) e delle anticipazioni lavori.

La crescita dei Diritti di concessione è principalmente dovuta a:

- ai seguenti investimenti entrati in funzione nel semestre:

- ampliamento della zona dei controlli di sicurezza relativi ai lavori di riconfigurazione dell'Area Security e Controllo Passaporti;
- nuovo corridoio di collegamento tra l'area check-in e l'area dei controlli di sicurezza nell'ambito dei lavori di riconfigurazione della sala partenze Schengen;
- realizzazione degli impianti di ricarica mezzi elettrici PRM (Passeggeri Ridotta Mobilità) in air side;
- riqualifica del piazzale APRON 1 fase 1;
- ampliamento del sistema di back up dell'impianto BHS;
- esproprio per pubblica utilità del terreno relativo al parcheggio P4;
- opere di urbanizzazione dell'area per la realizzazione dell'impianto di stoccaggio carburanti nell'ambito dei lavori della nuova viabilità perimetrale;
- esproprio di ulteriori 10 ettari di terreno per la realizzazione della fascia boscata a nord dell'aeroporto quale opera di compensazione ambientale.

- oltre ai seguenti interventi in corso di realizzazione al 30 giugno 2024:

- nuovo parcheggio multipiano area est comprensivo di anticipazioni lavori per 5,4 milioni di Euro;
- interventi collegati all'Apron 3 quali l'installazione di nuovi AVL (Aiuti Visivi Luminosi) e la realizzazione di un nuovo impianto carburante per i voli dell'Aviazione Generale;
- ulteriore avanzamento dei lavori di riconfigurazione della sala partenze Schengen
- riqualifica del piazzale APRON 1 fase 2;
- impianto fotovoltaico sulla copertura del terminal;
- ulteriore avanzamento per i lavori della fascia boscata e pista ciclabile a nord dell'Aeroporto.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 4,4 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 0,8 milioni di Euro che riguarda principalmente l'acquisto di licenze

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

In relazione alla predisposizione del bilancio consolidato al 30 giugno 2024, non essendosi manifestati indicatori di *impairment* così come definiti dallo IAS 36 ed essendo le performance economico-finanziarie del Gruppo in linea 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, non sono stati compiuti test di *impairment*.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 30 giugno 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2024	al 31.12.2023	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	2.939	3.077	(138)
Macchinari, attrezzature e impianti	3.472	1.756	1.716
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	2.164	1.955	209
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	794	911	(117)
Investimenti Immobiliari	1.617	1.617	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	13.749	12.079	1.670
Diritti d'uso terreni	48	254	(206)
Diritti d'uso macchinari, attrezzature e impianti	110	161	(51)
Diritti d'uso mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	103	130	(27)
TOTALE DIRITTI D'USO ATTIVITA' MATERIALI	261	545	(284)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	14.010	12.624	1.386

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività materiali per il semestre chiuso al 30 giugno 2024 per singola categoria di attività materiale.

in migliaia di euro	31.12.2023			Movimentazione del periodo				al 30.06.2024		
	Costo storico	Fondo Ammortamento /Fondo svalutazione (*)	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/ Riclassificazioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento / Fondo svalutazione (*)	Valore di Bilancio
Terreni	2.763	0	2.763	0	0	0	0	2.763	0	2.763
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	9.144	(6.067)	3.077	15	(153)	0	0	9.159	(6.220)	2.939
Macchinari, attrezzature e impianti	16.453	(14.697)	1.756	2.089	(373)	(312)	312	18.230	(14.758)	3.472
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	12.157	(10.202)	1.955	521	(312)	(27)	27	12.651	(10.487)	2.164
Immobilizzazioni materiali in corso	911	0	911	(117)	0	0	0	794	0	794
Investimenti Immobiliari (*)	4.732	(3.115)	1.617	0	0	0	0	4.732	(3.115)	1.617
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	46.160	(34.081)	12.079	2.508	(838)	(339)	339	48.329	(34.580)	13.749
Diritti d'uso terreni	1.941	(1.687)	254	0	(161)	(1.435)	1.390	506	(458)	48
Diritti d'uso macchinari, attrezzature e impianti	490	(329)	161	8	(59)	0	0	498	(388)	110
Diritti d'uso mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	486	(356)	130	20	(47)	0	0	506	(403)	103
TOTALE DIRITTI D'USO ATTIVITA' MATERIALI	2.917	(2.372)	545	28	(267)	(1.435)	1.390	1.510	(1.249)	261
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	49.077	(36.453)	12.624	2.536	(1.105)	(1.774)	1.729	49.839	(35.829)	14.010

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

Al 30 giugno 2024 l'incremento complessivo di questa categoria al lordo degli ammortamenti di periodo ammonta a 2,5 milioni di Euro e riguarda prevalentemente l'acquisto di:

- macchine radiogene per i controlli di sicurezza del bagaglio a mano e rulliere automatiche;
- dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi;
- rinnovo parziale del parco mezzi con veicoli elettrici;
- un mezzo spargi liquido de-icing
- server ed altri apparati IT;

oltre ad una nuova centrale telefonica in corso di realizzazione al 30 giugno.

La categoria in esame include il diritto d'uso di beni di terzi, rilevato ai sensi dell'IFRS 16, che il Gruppo rileva in qualità di locatario principalmente per la locazione a lungo termine di terreni adibiti a parcheggi, di autovetture a uso promiscuo per dipendenti, di un mezzo De Icer utilizzato per attività operative in piazzale e di qualche attrezzatura. Il valore iscritto al 30 giugno 2024 corrisponde al valore attuale delle rate di noleggio a scadere che trova corrispondenza nelle passività finanziarie correnti e non correnti per diritti d'uso. Nel semestre si evidenzia la chiusura del contratto di affitto del terreno relativo al parcheggio di Via della fornace (P4) a seguito esproprio per pubblica utilità, con la dismissione del relativo diritto d'uso.

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. Al 31 dicembre 2023 e alla data di redazione del presente bilancio è stata confermata la suddetta valutazione non essendo stati riscontrati indicatori di impairment.

3. Partecipazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Altre Partecipazioni al 30 giugno 2024 invariato rispetto ai dati al 31 dicembre 2023:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 30.06.2024
Altre partecipazioni	44	200	0	0	244
TOTALE PARTECIPAZIONI	44	200	0	0	244

La composizione della voce in esame è la seguente:

in migliaia di euro	Quota	al 30.06.2024	al 31.12.2023	Variazione
UrbanV Spa	5,5%	200	0	200
Bologna Welcome Srl	10%	41	41	0
Consorzio Energia Fiera District	14,3%	3	3	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		244	44	200

La variazione intervenuta 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. Il valore al 30 giugno 2024 pertanto rappresenta il *fair value* dell'interessenza della partecipazione detenuta in Urban V.

4. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per il semestre chiuso al 30 giugno 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi / Riclassifiche	Svalutazioni	al 30.06.2024
Credito da Terminal Value	4.076	1.151	0	0	5.227
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Altre attività finanziarie	1.083	10	0	0	1.093
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	16.032	1.161	0	0	17.193

La voce “Altre attività finanziarie non correnti” è formata da:

- 5,2 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 valore di subentro (cd. Terminal Value) di cui all’art.703 cod. nav. che stabilisce che, per gli investimenti in diritti di concessione e per gli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, il gestore aeroportuale riceverà dal subentrante, alla scadenza della concessione, un importo, pari al valore residuo a tale data dell’investimento stesso calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria. La movimentazione del semestre è legata principalmente ai crediti generati dagli investimenti del periodo.

- 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, tale Strumento Finanziario Partecipativo è valutato al *fair value through profit or loss* sulla base di un modello predisposto internamente considerando il valore attuale dei flussi finanziari attesi per il periodo legato alla concessione aeroportuale. Dalle analisi svolte non sono emerse variazioni di *fair value* per il periodo in esame.

- 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. Attività fiscali differite

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive esposte al netto delle imposte differite passive nei prospetti di Stato Patrimoniale, a partire da questo bilancio semestrale come disposto dallo IAS 12. I rispettivi valori comparativi al 31 dicembre 2023 sono stati dati opportunamente riclassificati. Gli amministratori hanno valutato tale riclassifica come non significativa.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 30.06.2024
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	6.831	909	(346)	7.394

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 30.06.2024
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.790	50	(2)	2.838

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 30.06.2024
ATTIVITA' FISCALI DIFFERITE	4.041	859	(344)	4.556

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

- fondi fiscalmente deducibili in esercizi successivi quali fondo rinnovo beni in concessione, fondo rischi ed oneri e fondo svalutazione crediti;
- costi di manutenzione di cui all'art. 107 del TUIR, deducibili in esercizi successivi;
- rettifiche connesse all'applicazione dei principi contabili internazionali;
- componenti negativi di reddito deducibili in esercizi successivi.

La variazione della voce "imposte differite attive" include principalmente l'effetto legato ai fondi fiscalmente deducibili in esercizi successivi in particolare fondo rinnovo beni in concessione, fondo svalutazione crediti e fondi rischi e oneri.

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

Le imposte differite sono state iscritte in sede di transizione agli IFRS a seguito dell'applicazione dell'IFRIC 12 "accordi per servizi in concessione", come dettagliato nella nota relativa alla Transizione ai Principi Contabili Internazionali IFRS del Bilancio 2014. L'aumento del semestre è da attribuire all'applicazione dell'IFRIC 12 sugli investimenti in diritti di concessione oltre che all'iscrizione di imposte differite sulla valutazione IAS 19 del TFR.

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 30 giugno 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023. Non si rilevano variazioni significative tra i due periodi.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2024	al 31.12.2023	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	4	42	(38)
Depositi cauzionali	92	95	(3)
Crediti tributari non correnti	50	50	0
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	146	187	(41)

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 30 giugno 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2024	al 31.12.2023	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	616	587	29
Rimanenze di Prodotti finiti	186	291	(105)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	802	878	(76)

Le rimanenze di materie sussidiarie e di consumo si riferiscono a giacenze di gasolio da riscaldamento e liquido antigelo per lo sbrinamento della pista oltre a materiali di officina e di consumo quali cancelleria, stampati e divise mentre le rimanenze di prodotti finiti si riferiscono al carburante per aeromobili ed al liquido antigelo per lo sbrinamento degli stessi, in calo rispetto al 31 dicembre 2023.

8. Crediti commerciali

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2024	al 31.12.2023	Variazione
Crediti commerciali	25.439	20.844	4.595
Fondo svalutazione	(2.387)	(1.772)	(615)
CREDITI COMMERCIALI	23.052	19.072	3.981

Al 30 giugno 2024 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere, ammontano a 25,4 milioni di Euro ed evidenziano una crescita di 4,6 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2023.

Informativa in merito ai Clienti Principali

Nel primo semestre 2024 il Gruppo ha realizzato il proprio fatturato principalmente verso i seguenti clienti a confronto con il primo semestre 2023:

30/06/2024	30/06/2023
RYANAIR DAC (*)	RYANAIR DAC (*)
WIZZ AIR HUNGARY LTD (*)	WIZZ AIR HUNGARY LTD (*)
HEINEMANN ITALIA SRL	HEINEMANN ITALIA SRL
AUTOGRILL ITALIA SPA	AUTOGRILL ITALIA SPA
EMIRATES	BRITISH AIRWAYS PLC
VECCHIA MALGA NEGOZI SRL	SOCIETE' AIR FRANCE S.A.
TURKISH AIRLINES	TURKISH AIRLINES
BRITISH AIRWAYS PLC	EMIRATES
SOCIETE' AIR FRANCE S.A.	VECCHIA MALGA NEGOZI SRL
ITA ITALIA TRASPORTO AEREO SPA	LUFTHANSA LINEE AEREE GERMANICHE

(*) Si intende il Gruppo

Ryanair e Wizzair rimangono stabili come primi due clienti aviation, Heineman e Autogrill si confermano i primi due clienti non aviation mentre è variato solo il posizionamento dei successivi clienti che sono rimasti invariati ad eccezione di ITA che subentra a Lufthansa.

Si riporta di seguito una analisi per anzianità dei crediti commerciali del Gruppo in essere al 30 giugno 2024, confrontato con il 31 dicembre 2023:

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 30.06.2024
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	11.686	12.745	24.431
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	1.007	0	1.007
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	12.693	12.745	25.439

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	11.686	8.752	1.523	615	1.856	24.431

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2023
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	9.107	9.348	18.454
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	2.390	0	2.390
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	6.762	8.313	20.844

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	9.107	5.309	1.628	652	1.759	18.454

I crediti a scadere rappresentano il 48% dei crediti commerciali (42% al 31 dicembre 2023) mentre tra quelli scaduti, lo scaduto recente (0-30 giorni) rappresenta il 36% del totale (22% al 31 dicembre 2023). Infine, anche i crediti scaduti da oltre 90 giorni calano dal 21% al 31 dicembre 2023 all'8% del totale scaduto al 30 giugno 2024 pur aumentando leggermente in valore assoluto, vista la crescita complessiva dei crediti commerciali.

I crediti commerciali lordi sono esposti al netto del fondo rettificativo svalutazione crediti alimentato dalle svalutazioni effettuate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso e dalle 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 movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti nel corso dei due periodi è stata la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2024
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.772)	(627)	6	6	(2.387)

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

Al 31 agosto 2024 il 73% dei crediti della Capogruppo esposti al 30 giugno è stato incassato.

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 30 giugno 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2024	al 31.12.2023	Variazione
Credito IVA	140	265	(125)
Crediti per imposte dirette	141	53	88
Altri crediti tributari	23	42	(19)
Crediti verso il personale	69	55	14
Altri crediti	9.856	6.467	3.389
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	10.229	6.882	3.346

La crescita di questa categoria è dovuta all'aumento della voce "altri crediti" per 3,4 milioni di Euro di cui si fornisce il dettaglio nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2024	al 31.12.2023	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	7.710	5.666	2.044
Crediti per Iresa	334	185	149
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.353)	(1.337)	(16)
Ratei e Risconti attivi	1.602	715	887
Anticipi a fornitori	655	517	138
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	256	69	187
Altri crediti correnti	652	652	0
TOTALE ALTRI CREDITI	9.856	6.467	3.389

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

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2024
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(1.327)	(21)	0	6	(1.342)
Fondo svalutazione crediti per Iresa	(10)	(2)	0	1	(11)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(1.337)	(21)	0	7	(1.353)

Si ricorda, infine, che nel dicembre 2022 AdB aveva formalizzato a GH Italia Spa una istanza di rendiconto per la verifica della clausola di aggiustamento prezzo del corrispettivo di cessione della partecipazione in Marconi Handling, clausola contenuta nell'atto di vendita della partecipazione del dicembre 2012 che prevede un meccanismo di aggiustamento prezzo legato a condizioni eventualmente da realizzarsi al massimo entro il 31 dicembre 2022. Nonostante siano proseguite le verifiche e le interlocuzioni con GH per addivenire a una puntuale determinazione del credito in adempimento di tale clausola contrattuale, permane la condizione di indeterminatezza del credito che ne aveva determinato la non iscrizione al 31 dicembre 2022 e che viene confermata al 30 giugno 2024.

10. Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 30 giugno 2024 e nella tabella successiva, la relativa movimentazione del semestre.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2024	al 31.12.2023	Variazione
Time deposit	0	5.002	(5.002)
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	0	5.002	(5.002)

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Acquisizioni	Altri incrementi /riclassifiche	Decrementi/ Cessioni/ riclassifiche	al 30.06.2024
Time deposit	5.002	0	0	(5.002)	0
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	5.002	0	0	(5.002)	0

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 incassati al 30 giugno 2024.

11. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2024	al 31.12.2023	Variazione
Depositi bancari e postali	24.308	44.304	(19.996)
Denaro e valori in cassa	34	30	4
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	24.342	44.334	(19.992)

La voce “depositi bancari e postali” è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari oltre che da *Time Deposit* del valore nominale di 1 milione di Euro acquistati nel semestre ed in scadenza nel mese di agosto, pertanto entro tre mesi dal termine del periodo in esame. 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.

Indebitamento Finanziario Netto

La seguente tabella riporta la composizione della posizione finanziaria netta al 30 giugno 2024, 31 dicembre 2023 e al 30 giugno 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 così come recepito dal richiamo di attenzione CONSOB n. 5/21 del 29 aprile 2021:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per il semestre chiuso al 30.06.2023
A Disponibilità liquide	23.342	35.323	32.065
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	1.000	9.011	0
C Altre attività finanziarie correnti	0	5.002	30.342
D Liquidità (A+B+C)	24.342	49.336	62.407
E Debito finanziario corrente	(3.761)	(7.232)	(2.174)
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(11.059)	(12.323)	(20.617)
G Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(14.820)	(19.555)	(22.791)
H Posizione finanziaria corrente netta (G - D)	9.522	29.781	39.616
I Debito finanziario non corrente	(16.395)	(21.284)	(37.314)
J Strumenti di debito	0	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(44)	(115)	(269)
L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(16.439)	(21.399)	(37.583)
M Totale indebitamento finanziario netto (H + L)	(6.917)	8.382	2.033

La voce A è pari alla voce “disponibilità liquide e mezzi equivalenti”; si rimanda alla nota 11 per maggiori dettagli. La voce G è pari al saldo della voce “passività finanziarie correnti”; si rimanda alla nota 16 per maggiori dettagli. La voce L è pari al saldo della voce “passività finanziarie non correnti”; si rimanda sempre alla nota 16 per maggiori dettagli.

Per un’analisi di dettaglio in relazione all’evoluzione dell’Indebitamento Finanziario Netto nel periodo in esame, si rimanda a quanto esposto dagli amministratori nella Relazione sulla Gestione.

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 30 giugno 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2024	al 31.12.2023	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	106.189	98.949	7.240
Risultato dell'esercizio	10.770	16.706	(5.936)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	207.273	205.969	1.304

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 30 giugno 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 semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	10.839.695	6.830.617
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	0,30	0,19
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,30	0,19

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo Consolidato

Si precisa che per il Gruppo AdB l'utile/(perdita) per azione base e l'utile/(perdita) per azione diluito al 30 giugno 2024 così come al 30 giugno 2023 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 30 giugno 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

in migliaia di euro	al 30.06.2024	al 31.12.2023	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	10.468	9.673	795
Riserva straordinaria	92.035	85.926	6.109
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/perdite portati a nuovo	(18.093)	(18.359)	266
Riserva OCI	(633)	(703)	0
TOTALE RISERVE	106.189	98.949	7.170

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è stata costituita quanto a:

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

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

La riserva legale, la riserva straordinaria e la riserva utili portati a nuovo risultano incrementate per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio 2023 della Capogruppo e delle controllate, al netto della distribuzione dei dividendi deliberata dall'Assemblea dei Soci di AdB del 23 aprile 2024 per 9.537.175,56 Euro corrispondente ad un dividendo lordo di euro 0,264 per ognuna delle 36.125.665 azioni ordinarie in circolazione alla data di stacco cedola.

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

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2024	al 31.12.2023	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(830)	(922)	92
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	197	219	(22)
RISERVA OCI	(633)	(703)	70
di cui di Terzi	0	0	0
di cui del Gruppo	(633)	(703)	70

13. Fondi benefici a dipendenti e assimilati

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della voce fondi benefici a dipendenti e assimilati che include il fondo TFR e altri fondi relativi al personale al 30 giugno 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2024	al 31.12.2023	Variazione
Fondo TFR	2.978	3.086	(108)
Altri fondi relativi al personale	286	231	55
TOTALE FONDI BENEFICI A DIPENDENTI E ASSIMILATI	3.264	3.317	(53)

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 30.06.2024
Fondo TFR	3.086	9	47	(72)	(92)	2.978
Altri fondi relativi al personale	231	55	0	0	0	286
TOTALE FONDI BENEFICI A DIPENDENTI E ASSIMILATI	3.317	64	47	(72)	(92)	3.264

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

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

- a) tasso di attualizzazione (Indice Iboxx -Corporate AA con duration 7-10 rilevato alla data della valutazione): 3,49% per la valutazione al 30.06.2024 e 3,08% per la valutazione al 31.12.2023;
- b) tasso di inflazione: 2% per la valutazione al 30.06.2024 e al 31.12.2023;
- c) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato. Con riferimento all’invalidità è stata utilizzata una tavola INPS differenziata in funzione dell’età e del sesso;
- d) tasso di turnover del personale: 1%.

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

in migliaia di euro	Parametro valutativo					
	+1% sul tasso di turnover	-1% sul tasso di turnover	+ 0,25% sul tasso annuo di inflazione	- 0,25% sul tasso annuo di inflazione	+ 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione	- 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione
TFR	2.991	2.964	3.012	2.945	2.927	3.031

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

Anni	Erogazioni future stimate (in migliaia di euro)
1	319
2	304
3	127
4	271
5	282

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 30 giugno 2024 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale della Capogruppo.

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

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

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione del fondo per il semestre chiuso al 30 giugno 2024, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Incrementi	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.06.2024
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	12.107	2.340	(3)	(985)	13.458
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	2.259	0	(985)	985	2.259
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	14.366	2.340	(988)	0	15.717

Al 30 giugno 2024 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo ammonta a 15,7 milioni di Euro contro 14,4 milioni al 31 dicembre 2023. L'incremento è dovuto all'accantonamento della quota del semestre per 1,8 milioni di Euro oltre a 0,5 milioni di incremento per effetto degli oneri finanziari di attualizzazione dei flussi finanziari. Gli utilizzi per circa 1 milione di Euro riguardano principalmente interventi di riqualifica dei bagni ed impermeabilizzazione del coperto del Terminal e interventi vari sugli impianti.

A completamento dell'informativa richiesta si espone nella tabella seguente la *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati per l'attualizzazione del fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali al 30 giugno 2024:

<i>in migliaia di euro</i>	Saldo esercizio (oneri)/ proventi finanziari	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,5%)
Fondo di rinnovo infrastrutture	(578)	(653)	(503)

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

15. Fondi per rischi e oneri (non correnti e correnti)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi per rischi ed oneri non correnti e correnti per il semestre chiuso al 30 giugno 2024:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 30.06.2024
Fondo rischi per contenziosi in corso	2.305	269	(5)	2.570
Altri fondi rischi e oneri	1.971	82	0	2.053
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	4.276	351	(5)	4.623
Fondo arretrati lavoro dipendente	467	264	0	731
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	467	264	0	731
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	4.743	615	(5)	5.354

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.

Al 30 giugno 2024 tale voce è costituita prevalentemente da fondi della Capogruppo per gli accantonamenti effettuati nei precedenti esercizi, oltre alla quota del semestre per 269 mila Euro, volti a coprire la stima degli interessi eventualmente dovuti in relazione al debito relativo al servizio antincendio (20,8 milioni di Euro al 30 giugno 2024) e per gli eventuali oneri legati al contenzioso insorto a seguito della risoluzione anticipata in danno di un contratto di appalto per lavori. Per approfondimenti dei contenziosi in corso si rinvia alla Nota 27 Il Contenzioso.

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.

La voce “altri fondi rischi e oneri” accoglie prevalentemente stanziamenti della Capogruppo:

- per 1,8 milioni di Euro lo stanziamento effettuato nell’esercizio precedente volto alla stima degli oneri di bonifica di un terreno adibito a parcheggio aeroportuale. Tale fondo non ha subito variazioni nel corso del semestre in attesa del perfezionamento dell’iter previsto;
- per 0,2 milioni di Euro il fondo dovuto alla miglior stima dell’impegno assunto nel 2023 a istituire un fondo pluriennale a supporto di interventi di insonorizzazione degli edifici residenziali maggiormente esposti all’impatto acustico delle operazioni aeroportuali. Con riferimento al semestre in esame la movimentazione di tale fondo ammonta a 82 mila Euro.

I fondi correnti per 0,5 milioni di Euro al 30 giugno 2024, 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.

16. Passività finanziarie (non correnti e correnti)

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti e correnti al 30 giugno 2024 confrontate con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2024	al 31.12.2023	Variazione
Mutui - parte non corrente	16.395	21.284	(4.889)
Passività finanziarie non correnti per diritti d'uso	44	115	(71)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	16.439	21.399	(4.960)
Mutui – parte corrente	11.059	12.323	(1.264)
Passività finanziarie correnti per diritti d'uso	282	454	(172)
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	3.443	6.742	(3.299)
Altri debiti finanziari correnti	36	36	0
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	14.820	19.555	(4.735)
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	31.259	40.954	(9.695)

Le passività finanziarie al 30 giugno 2024 ammontano a 31,3 milioni di Euro in calo di 9,7 milioni rispetto al 31 dicembre 2023 principalmente per il pagamento delle rate dei mutui in scadenza nel periodo (6,2 milioni di Euro) e la diminuzione dei debiti per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e Iresa (3,3 milioni di Euro) per la quota incassata dai vettori al 30 giugno 2024 e riversata agli Enti creditori nel mese di luglio.

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 6,3 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti e sempre per 6,3 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui parte corrente. Nel primo semestre 2024 sono state rimborsate rate per 3,1 milioni di Euro;
- mutuo decennale con scadenza dicembre 2024, in essere al 30 giugno 2024 per 1,3 milioni di Euro erogato da Intesa Sanpaolo Spa e classificato tra i mutui correnti. Nel semestre in esame è stata pagata una rata da 1,3 milioni di Euro;
- mutuo quinquennale con scadenza settembre 2028 erogato nel 2023 da Credit Agricole Italia per 15 milioni di Euro. Tale finanziamento è classificato per 9,7 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 semestre 2024 sono state rimborsate rate per 1,5 milioni di Euro;

- mutuo quindicennale con scadenza 2026 per un residuo complessivo al 30 giugno 2024 di 0,9 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 0,4 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente, e per 0,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi dodici mesi, tra i mutui – parte corrente. Nel primo semestre 2024 sono state rimborsate rate in scadenza per 0,3 milioni di Euro.

Al fine di garantire la necessaria liquidità per supportare il piano degli investimenti e sviluppo dell’infrastruttura aeroportuale, la Capogruppo ha sottoscritto a dicembre 2021 un finanziamento con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) fino ad un importo massimo di 90 milioni di Euro, per il quale il 2 agosto 2024 ha incassato la prima tranche di 10 milioni di Euro, con durata 18 anni, due anni di pre-ammortamento, al tasso fisso del 4,051%. Il contratto di finanziamento consente, infatti, una flessibilità allineata agli avanzamenti del piano di sviluppo infrastrutturale ed all’effettivo fabbisogno finanziario, assicurando un periodo di disponibilità delle erogazioni fino a 48 mesi dalla stipula e *tranches* plurime, in ogni caso per un importo complessivo non superiore al 50% dei costi stimati dell’intero progetto. Ciò unitamente alla flessibilità dell’opzione di scelta tra un tasso fisso e un tasso variabile, il cui importo è in entrambi i casi determinato da BEI in relazione al momento della richiesta di finanziamento e alle condizioni complessive di erogazione e restituzione. L’ultima data di rimborso di ogni *tranche* cadrà non prima di quattro anni e non oltre diciotto anni dalla relativa data di erogazione, ferma la possibilità per AdB di procedere a rimborsi anticipati volontari. Il contratto presenta *negative pledges* e *covenant* anche informativi tipici per similari fattispecie, tra cui un obbligo di rimborso anticipato in caso di acquisizione da parte di un soggetto terzo diverso (cd. *change of control*) del controllo di AdB.

Dettaglio Mutui:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2024	al 31.12.2023	Variazione
Mutui - parte non corrente	16.395	21.284	(4.889)
Mutui - parte corrente	11.059	12.323	(1.264)
TOTALE MUTUI	27.454	33.607	(6.153)

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 30 giugno 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 residuo.

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

Con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento del Gruppo, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 30 giugno 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.

Si riporta di seguito una *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati ai mutui a tasso variabile in essere al 30 giugno 2024.

Istituto Finanziario erogante	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	in migliaia di Euro			
			Debito residuo al 30.06.2024	Interessi al 30.06.2024	Sensitivity Analysis(+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 0,9	949	28	3	(1)
Credit Agricole	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 1.15%	12.750	350	35	(7)

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

in migliaia di euro	al 30.06.2024	al 31.12.2023	Variazione
Passività finanziarie per diritti d'uso non correnti	44	115	(71)
Passività finanziarie per diritti d'uso correnti	282	454	(172)
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER DIRITTI D'USO	326	569	(243)

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

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

in migliaia di euro	31/12/2023	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/Riclassifiche	30/06/2024
Finanziamenti - quota corrente	12.323	(6.160)	0	4.896	11.059
Passività per diritti d'uso - quota corrente	454	(232)	27	34	282
Finanziamenti - quota non corrente	21.284	0	0	(4.889)	16.395
Passività per diritti d'uso - quota non corrente	115	0	2	(73)	44
Totale	34.175	(6.392)	29	(32)	27.781

17. Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2024	al 31.12.2023	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	27.167	26.897	270

I debiti commerciali, che rispetto al 31 dicembre 2023 evidenziano un sostanziale allineamento, si riferiscono agli acquisti di beni e servizi, compresi gli investimenti e sono principalmente verso fornitori nazionali. I debiti commerciali sono esposti al netto dei debiti per incentivi commerciali, classificati a deconto dei relativi crediti verso clienti.

Per quel che riguarda l'anzianità delle partite fornitori e, quindi, i termini di pagamento dei debiti commerciali, come si evince dalle tabelle seguenti, non si rilevano sostanziali differenze rispetto al 31 dicembre 2023 se non un leggero aumento dei debiti a scadere (dal 61% al 66%) e dei debiti scaduti più recenti (0-30 giorni passati dal 20% al 27% e 30-60 giorni dal 1% al 7%) e una diminuzione dello scaduto con maggiore anzianità.

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 30.06.2024
Fatture/note di credito ricevute	9.335	4.794	14.129
Fatture/note di credito da ricevere	13.038	0	13.038
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	22.373	4.794	27.167

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	9.335	3.752	978	1	63	14.129

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2023
Fatture/note di credito ricevute	8.721	3.283	12.004
Fatture/note di credito da ricevere	14.893	0	14.893
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	23.614	3.283	26.897

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	8.721	2.848	202	13	220	12.004

18. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 30 giugno 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2024	al 31.12.2023	Variazione
Debiti tributari correnti	5.399	2.664	2.735
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	4.562	5.157	(595)
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso lo Stato	25.914	24.535	1.379
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	9.787	6.613	3.174
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	45.662	38.969	6.693

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

i. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 30 giugno 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2024	al 31.12.2023	Variazione
Debito IVA	629	0	629
Debiti per imposte dirette	3.647	1.637	2.010
Altri debiti tributari	1.123	1.027	96
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	5.399	2.664	2.735

La crescita dei debiti tributari correnti è dovuta prevalentemente alle maggiori imposte dirette del periodo mentre il debito Iva evidenzia una crescita legata all'aumento del fatturato.

Gli altri debiti tributari, sostanzialmente invariati rispetto al 31 dicembre 2023, sono relativi prevalentemente alle ritenute a carico dei dipendenti e dei lavoratori autonomi.

ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti al 30 giugno 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2024	al 31.12.2023	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	1.470	1.270	200
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	1.827	2.466	(639)
Debiti verso istituti di previdenza	1.265	1.421	(156)
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	4.562	5.157	(595)

a. 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:

- 20,8 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 questa voce si rimanda a quanto dettagliatamente esposto nella Nota 27 "Il Contenzioso";
- 5,1 milioni di Euro (4,4 milioni al 31 dicembre 2023) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo al conguaglio dell'anno 2023 e alla stima del primo semestre 2024.

b. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri debiti correnti, ratei e risconti passivi al 30 giugno 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2024	al 31.12.2023	Variazione
Debiti per addizionale ai diritti d'imbarco e Iresa	6.713	4.526	2.187
Altri debiti correnti	1.525	1.753	(228)
Ratei e risconti passivi correnti	1.549	334	1.215
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	9.787	6.613	3.174

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti d'imbarco dei passeggeri e per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 30 giugno, per 6,7 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale comunale e per Iresa relativa ai crediti incassati dai vettori, ma non ancora versata agli enti creditori in quanto non ancora giunta a scadenza, viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 16).

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

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

RICAVI

19. Ricavi

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

Complessivamente si rilevano ricavi consolidati per 76,5 milioni di Euro contro 66,9 milioni del primo semestre 2023 (+14,2%). Isolando la voce "ricavi per servizi di costruzione" che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati, maggiori nel semestre in esame, i ricavi rettificati ammontano a 61,8 milioni di Euro contro 53,9 milioni al 30 giugno 2023 evidenziando una crescita del 14,7%.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	34.511	29.033	5.478
Ricavi per servizi non aeronautici	26.779	24.145	2.634
Ricavi per servizi di costruzione	14.659	13.061	1.598
Altri ricavi e proventi della gestione	504	705	(201)
TOTALE RICAVI	76.453	66.944	9.509

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Diritti aeroportuali	29.654	25.184	4.470
Parcheggi	10.340	9.092	1.248
Ricavi per servizi di costruzione	14.659	13.061	1.598
Altri	8.008	7.036	972
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	62.661	54.373	8.288

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Diritti aeroportuali	29.654	25.184	4.470
Parcheggi	10.340	9.092	1.248
Ricavi per servizi di costruzione	14.659	13.061	1.598
Altro	8.008	7.036	972
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	62.661	54.373	8.288
Subconcessioni locali commerciali e non	13.749	12.478	1.271
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	13.749	12.478	1.271
Ricavi NO IFRS 15	43	93	(50)
TOTALE RICAVI	76.453	66.944	9.509

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per i semestri chiusi al 30 giugno 2024 e 2023.

Questa categoria di ricavi presenta una crescita del 18,9% a fronte di un aumento del traffico passeggeri del 10%; oltre all'effetto volume e alle modifiche tariffarie del periodo, si rileva principalmente la contrazione degli incentivi commerciali a passeggero in partenza conseguente a rinnovati contratti di incentivazione.

<i>In migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	564	429	135
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	672	485	187
Ricavi da diritti aeroportuali	38.624	35.107	3.517
Ricavi da corrispettivo PRM	2.498	3.080	(582)
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(11.681)	(13.123)	1.442
Servizi di handling	1.617	1.428	189
Altri ricavi aeronautici	2.217	1.639	578
Riduzione ricavi per servizi aeronautici a Fondo Svalutazione Crediti	0	(12)	12
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	34.511	29.033	5.478

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	16.655	15.985	670
Diritti di approdo, decollo e sosta	14.673	11.850	2.823
Diritti per sicurezza passeggeri	4.729	4.995	(266)
Diritti per controllo bagagli stiva	1.935	1.942	(7)
Diritti di imbarco e sbarco merci	632	417	215
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	0	(82)	82
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	38.624	35.107	3.517

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per i semestri chiusi al 30 giugno 2024 e 2023.

La crescita del 10,9% è dovuta all'aumento del traffico passeggeri con conseguente crescita dei ricavi da servizi direttamente collegati al traffico quali parcheggi (+13,7%), Marconi Business Lounge (+25,5%) e subconcessioni dei locali e delle aree (10,9%).

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Subconcessione locali e aree	12.498	11.272	1.226
Parcheggi	10.340	9.092	1.248
Altri ricavi commerciali	3.941	3.781	160
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	26.779	24.145	2.634

Di seguito il dettaglio della voce "altri ricavi commerciali" in crescita grazie al buon andamento dei ricavi della Marconi Business Lounge:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Marconi Business Lounge	1.884	1.501	383
Pubblicità	633	790	(157)
Ricavi commerciali diversi	1.424	1.490	(66)
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	3.941	3.781	160

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 14,7 milioni di Euro contro 13,1 milioni al 30 giugno 2023 per gli investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione per i dettagli dei quali si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per i semestri chiusi al 30 giugno 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	367	443	(76)
Contributi conto esercizio e conto impianti	128	243	(115)
Ricavo da terminal Value Fondo di Rinnovo	0	28	(28)
Riduzione altri ricavi commerciali a Fondo Svalutazione Crediti/altro	9	(9)	18
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	504	705	(201)

COSTI

I costi complessivi del primo semestre 2024 evidenziano una crescita del 6,6% sul 2023; se si isola la voce “costi per servizi di costruzione” che è legata ai maggiori investimenti in infrastrutture aeroportuali effettuati nel 2024, i costi rettificati presentano una crescita del 4,6% dovuta prevalentemente all’aumento del canone di concessione aeroportuale e del costo del personale.

20. Costi

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per i semestri chiusi al 30 giugno 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Beni e materiali di consumo	548	586	(38)
Materiali di manutenzione	115	111	4
Carburanti e gasolio	1.236	1.075	161
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	1.899	1.772	127

Questa categoria di costi evidenzia una crescita del 7,2% legata prevalentemente al maggior acquisto di carburante per aeromobili di Aviazione Generale in parte compensata da minori acquisti di liquido deicing per aeromobili grazie alle condizioni meteorologiche miti del semestre.

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per i semestri chiusi al 30 giugno 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Spese di manutenzione	2.884	2.724	160
Utenze	1.448	1.743	(295)
Pulizie e servizi assimilati	1.463	1.263	200
Prestazioni di terzi	2.805	3.254	(449)
Servizi MBL	310	249	61
Pubblicità, promozione e sviluppo	343	388	(45)
Assicurazioni	519	621	(102)
Prestazioni professionali e consulenze	1.212	1.052	160
Compensi e rimborsi organi statutari	376	363	13
Altri costi per servizi	266	256	10
TOTALE COSTI PER SERVIZI	11.626	11.913	(287)

I costi per servizi calano del 2,4% grazie prevalentemente ai risparmi per utenze, all’internalizzazione del servizio PRM a far data dal mese di dicembre 2023, ai minori costi di trasporto passeggeri da/per i parcheggi – all’interno della voce “prestazioni di terzi” – e per assicurazioni.

Di seguito un dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	584	647	(63)
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	2.035	1.746	289
Spese di manutenzione beni di terzi	265	331	(66)
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	2.884	2.724	160

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi complessivamente diminuite per i motivi suesposti:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Sgombero neve	266	274	(8)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	377	476	(99)
Servizio assistenza PRM	0	467	(467)
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	210	210	0
Servizio di sicurezza	1.031	995	36
Altre prestazioni di terzi	921	832	89
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	2.805	3.254	(449)

iii. Costi per Servizi di costruzione

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

iv. Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per canoni, noleggio e altri costi per i semestri chiusi al 30 giugno 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Canoni di concessione	4.097	3.674	423
Canoni di noleggio	68	87	(19)
Affitti passivi	231	155	76
Canoni elaborazione dati	831	892	(61)
Altri costi per godimento beni di terzi	2	104	(102)
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	5.229	4.912	317

La crescita di questa categoria di costi (6,5%) è dovuta al canone di concessione aeroportuale prevalentemente per i maggiori volumi di traffico in base ai quali è calcolato.

v. **Oneri diversi di gestione**

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per i semestri chiusi al 30 giugno 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Oneri tributari	756	786	(30)
Contributo servizio antincendio	713	751	(38)
Minusvalenze patrimoniali	4	55	(51)
Altri oneri e spese di gestione	324	305	19
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	1.797	1.897	(100)

Il risparmio in questa categoria di costi (-5,3%) è dovuto ai minori oneri tributari e alle minori minusvalenze patrimoniali del periodo.

vi. **Costo del personale**

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i semestri chiusi al 30 giugno 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Salari e stipendi	11.764	10.618	1.146
Oneri sociali	3.350	3.063	287
Trattamento fine rapporto	847	752	95
Trattamento di quiescenza e simili	109	102	7
Altri costi del personale	810	744	66
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	16.880	15.279	1.601

La crescita del costo del personale (10,5%) è dovuta all'aumento dell'organico principalmente operativo (+68 risorse medie del semestre e + 48 al 30 giugno 2024 rispetto al 30 giugno 2023) per il maggior traffico servito e per l'internalizzazione del servizio PRM.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Mensa dipendenti	376	312	64
Spese per aggiornamento e formazione del personale	104	93	11
Spese missioni dipendenti	140	104	36
Spese varie per il personale	137	178	(41)
Altri accantonamenti del personale	53	57	(4)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	810	744	66

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

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Dirigenti	8	8	0
Impiegati	466	415	50
Operai	114	97	18
TOTALE PERSONALE	588	520	68

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	al 30.06.2024	al 30.06.2023	Variazione
Dirigenti	9	8	1
Impiegati	479	445	34
Operai	115	102	13
TOTALE PERSONALE	603	555	48

21. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i periodi chiusi al 30 giugno 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Ammortamento/svalutazione Diritti di concessione	4.437	4.101	336
Ammortamento altre attività immateriali	432	252	180
Ammortamento/svalutazione attività materiali	1.105	1.091	14
TOTALE AMMORTAMENTI	5.974	5.444	530

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

Gli ammortamenti delle attività materiali includono 267 mila di Euro di ammortamento dei diritti d'uso di beni in leasing ai sensi dell'IFRS 16.

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

22. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per i semestri chiusi al 30 giugno 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Riprese di valore (svalutazioni nette) dei crediti commerciali e diversi	609	538	71
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	1.762	1.351	411
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	610	697	(87)
TOTALE ACCANTONAMENTI	2.981	2.586	395

Questa categoria di costi evidenzia una crescita dovuta principalmente all'accantonamento al fondo rinnovo delle infrastrutture aeroportuali che rappresenta la quota di competenza del periodo per le spese di ripristino e sostituzione delle infrastrutture aeroportuali da restituire ad Enac al termine della concessione in stato di efficienza e piena operatività. Il maggior accantonamento deriva dall'aggiornamento semestrale della programmazione degli interventi di ripristino e sostituzione. La diminuzione della voce "altri fondi per rischi e oneri" è dovuta principalmente al minor accantonamento al fondo contenziosi in corso del periodo in esame.

23. Proventi finanziari e oneri finanziari

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei proventi ed oneri finanziari per i semestri chiusi al 30 giugno 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Proventi da titoli	10	10	0
Proventi finanziari diversi dai precedenti	377	409	(32)
Proventi da attualizzazione fondi	62	16	46
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	449	435	14
Interessi passivi e oneri bancari	(472)	(851)	379
Oneri da attualizzazione fondi	(635)	(392)	(243)
Interessi passivi da attualizzazione passività per diritti d'uso	(7)	(16)	9
Altri oneri finanziari	(223)	(306)	83
TOTALE ONERI FINANZIARI	(1.337)	(1.565)	228
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(888)	(1.130)	242

Il risparmio evidenziato dalla gestione finanziaria è dovuto alle azioni di riduzione del costo dell'indebitamento effettuate nel secondo semestre 2023 (rif. voce 16 Passività finanziarie).

24. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 30 giugno 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Imposte correnti	4.985	1.147	3.838
Imposte differite attive e passive	(537)	1.610	(2.147)
TOTALE IMPOSTE DEL PERIODO	4.448	2.757	1.691
% imposte correnti sul risultato ante imposte	32,76%	11,98%	20,77%
% imposte del periodo sul risultato ante imposte	29,23%	28,80%	0,43%

La stima delle imposte sul reddito del primo semestre 2024 ammonta a 4,4 milioni di Euro contro 2,8 milioni al 30 giugno 2023, per la crescita della base imponibile del periodo

Con riferimento all'IRES si segnala il rinnovo per il triennio 2024-2026 dell'opzione per la tassazione di Gruppo. La stima del carico fiscale IRES del primo semestre 2024 è rappresentata da un onere da tassazione consolidata, corrispondente all'IRES del 24%.

L'aliquota IRAP per la Capogruppo e TAG è pari a 4,2%, mentre per FFM è pari a 3,9%.

Il Tax Rate al 30 giugno 2024 evidenzia una rilevante variazione nelle imposte correnti (+3,8 milioni), in quanto il semestre 2023 era caratterizzato dall'utilizzo di quota parte delle perdite fiscali rilevate negli esercizi 2020-2021 che avevano influito sull'incidenza delle imposte correnti a scapito delle imposte differite attive.

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

<i>Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Risultato ante imposte	15.218	9.572	5.646
Aliquota ordinaria	24,00%	24,00%	0,00%
Onere fiscale teorico	3.652	2.297	1.355
Effetto delle variazioni in aumento e diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria			
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	1.364	1.455	(91)
Costi deducibili in esercizi successivi	1.998	1.768	230
Altri costi indeducibili	280	498	(218)
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(28)	(51)	23
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(910)	(1.320)	410
Altre differenze	(687)	(922)	235
Utilizzo ACE pregressa	0	(595)	595
Utilizzo perdite pregresse	0	(8.482)	8.482
Rilascio differite attive/ accantonamento differite passive	(107)	198	(305)
Totale variazioni in aumento/diminuzione	1.910	(7.451)	9.361
Imponibile fiscale	17.128	2.121	15.007
Imposta Ires corrente	4.110	509	3.601
Aliquota effettiva IRES	27,01%	5,32%	21,69%

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

<i>Dettaglio delle imposte correnti</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2023	Variazione
Ires	4.110	509	3.601
Irap	883	609	274
Imposte esercizi precedenti	(8)	29	(37)
TOTALE	4.985	1.147	3.838

25. Operazioni con parti correlate

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

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

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

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

Rapporti con società controllate

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Tag Bologna Srl, dal lato attivo, riguardano prevalentemente, la fornitura di alcuni servizi operativi (manutenzione mezzi e servizi di sicurezza), amministrativi e legali, di distacco del personale ed il compenso, riversato al datore di lavoro AdB, degli amministratori dipendenti della Capogruppo oltre alla subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all’assistenza al traffico di Aviazione Generale, per complessivi 101 mila Euro (contro 53 mila Euro del primo semestre 2023). La crescita rispetto al periodo di confronto è dovuta principalmente al maggior distacco del personale e a maggiori costi di manutenzione dei mezzi.

I contratti passivi di Adb nei confronti della controllata attengono prevalentemente al contributo in conto esercizio per la copertura dei costi relativi alla gestione e manutenzione delle infrastrutture del terminal Aviazione Generale finalizzate all’imbarco e sbarco dei passeggeri, a fronte del vantaggio patrimoniale derivante in capo ad Adb per via dell’inclusione di tali costi nella base di calcolo dei diritti di imbarco dei passeggeri. A quanto sopra si aggiunge il contratto di presidio H24. Nel complesso i costi del primo semestre 2024 verso TAG ammontano a 231 mila Euro contro 237 mila del primo semestre 2023.

Sul fronte patrimoniale i crediti verso Tag al 30 giugno 2024 ammontano a 283 mila Euro di cui 52 mila per consolidato fiscale Ires e i debiti a 107 mila Euro.

Tra i rapporti non commerciali verso Tag, si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato in virtù delle delibere dei Consigli di Amministrazione di AdB del 5 febbraio 2024 (consolidante) e Tag del 11 marzo 2024 (consolidata) per gli esercizi 2024-2026. A tale titolo, al 30 giugno 2024, AdB espone un credito verso TAG di 52 mila Euro, come sopra riportato;
- 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 0,9 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 251 mila Euro contro 241 mila del primo semestre 2023 mentre si rilevano costi per una prestazione di servizio per mille Euro.

Sul fronte patrimoniale i crediti verso FFM al 30 giugno 2024 ammontano a 238 mila Euro di cui 67 mila per consolidato fiscale Ires e i debiti a mille Euro.

Tra i rapporti non commerciali verso FFM, si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato in virtù delle delibere dei Consigli di Amministrazione di AdB del 5 febbraio 2024 (consolidante) e FFM del 11 marzo 2024 (consolidata) per gli esercizi 2024-2026. A tale titolo, al 30 giugno 2024, AdB espone un credito verso FFM di 67 mila Euro, come sopra riportato;
- il co-obbligo di Adb in alcune fidejussioni di FFM per circa 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 Nota 27.

Rapporti con altre parti correlate

Nel semestre in esame il Gruppo ha intrattenuto rapporti commerciali con società controllate dal socio Mundys Spa (Edizione Srl) così sintetizzabili:

- Urban V: costi per prestazioni professionali resi dalla partecipata per 60 mila Euro (100 mila al 30 giugno 2023) e debiti per 100 mila Euro (57 mila al 30 giugno 2023);
- Telepass Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di pagamento elettronico della sosta nei parcheggi, la Capogruppo ha sostenuto costi per 81 mila Euro (93 mila al 30 giugno 2023) e ha debiti per 57 mila Euro (83 mila al 30 giugno 2023);
- debiti per agenzia merci verso Malpensa Logistica Europa Spa di circa 3 mila Euro, invariati rispetto al periodo di confronto.

26. Impegni, garanzie e rischi

Impegni da investimenti ambientali

La Capogruppo, attraverso l'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto, sottoscritto con gli Enti territoriali nel 2015 ed aggiornato a gennaio 2020, si è impegnata alla realizzazione di alcune opere per un importo complessivo massimo di 9,3 milioni di Euro di investimenti che saranno effettuati in un arco temporale coerente rispetto alle tempistiche di realizzazione degli interventi contenuti nel Master Plan aeroportuale. Tali opere comprendono la realizzazione di una ampia fascia boscata a nord dell'aeroporto di estensione pari a 40 ettari di cui si sono completate le attività di esproprio nel semestre in esame. Il progetto comprende un percorso ciclabile fruibile dalla collettività il cui primo tratto è stato realizzato.

La voce di bilancio "altri fondi rischi e oneri" inoltre, include la miglior stima effettuata dalla Direzione Aziendale dell'impegno assunto dal vertice della Società a istituire un fondo pluriennale a supporto di interventi di insonorizzazione degli edifici residenziali maggiormente esposti all'impatto acustico delle operazioni aeroportuali.

Garanzie prestate

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

in migliaia di euro	30/06/2024	31/12/2023	Var.Ass.	Var.%
Fidejussioni	14.110	10.664	3.444	32%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	949	1.206	-257	-21%
Totale garanzie prestate	25.931	22.742	3.188	14%

Al 30 giugno 2024, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 25,9 milioni di Euro e si riferiscono a:

- fideiussioni 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 fideiussioni 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. Nota 27)
- 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 0,9 milioni di Euro.

Tipologia e gestione dei rischi finanziari

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 tra cui a dicembre 2021 con BEI (Banca Europea degli Investimenti) per un importo massimo di 90 milioni di Euro. Il 2 agosto 2024 è stata incassata la prima tranche del finanziamento BEI, pari a 10 milioni di Euro con durata 18 anni, per supportare il piano investimenti.

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 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 la prima tranche incassata ad agosto 2024 è stato definito un tasso fisso del 4,051%.

Per quanto attiene al **rischio di credito**, al 30 giugno 2024 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 55% (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.

Con riferimento alle informazioni relative alla tipologia e modalità di gestione dei rischi non finanziari si rimanda all'apposito capitolo della Relazione sulla Gestione.

27. Il contenzioso

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

Fondo Antincendi

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

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

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

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

Successivamente, nel mese di ottobre 2020, si era svolta, innanzi il Tribunale Civile di Roma, la fase di precisazione delle conclusioni. In data 27 dicembre 2021 era stata depositata una motivata istanza di prelievo da ultimo, in data 2 febbraio 2022, si era formulata anche un'apposita richiesta al Presidente di sezione del Tribunale di Roma che aveva prontamente assicurato, in data 4 febbraio 2022, una celere definizione della controversia. Finalmente, in data 8 febbraio 2022, il Tribunale di Roma ha emesso la sentenza n. 2012/2022, acclarando giurisdizione del giudice tributario.

La Società, al fine di ottenere un diretto riconoscimento dei principi statuiti in maniera univoca dalla Corte di Cassazione e dalla CTP Roma, ha proceduto, nel dicembre 2022, a riassumere innanzi il giudice tributario i giudizi pendenti innanzi il Tribunale di Roma (RG n. 22375/12).

In data 17 aprile 2023, la CTP di Roma ha respinto il ricorso di AdB, discostandosi in modo radicale da tutti i precedenti in materia. AdB ha, dunque, impugnato presso la Corte di Giustizia Tributaria di secondo grado (procedimento RGR n. 5921/2023) la sentenza di primo grado n. 5768/2023 emessa dalla Corte di Giustizia Tributaria di Primo Grado di Roma, Sezione 4. In questa sede, svolgerà ogni e più ampia difesa, anche tenuto conto delle questioni demandate al Giudice Tributario, dall'ultima pronuncia della Cassazione n.990/2024 del 10 gennaio 2024, riproponendo un'apposita questione di legittimità costituzionale tenuto conto del vincolo di destinazione riconfermato anche, da ultimo, nella recente pronuncia della Suprema Corte e la distorsione dalla destinazione vincolata suindicata operata della "Novella 2009" della legge che istituì il c.d. "Fondo Antincendio".

Nonostante la complessità e gli ultimi inaspettati e sfavorevoli pronunciamenti, sulla scorta del parere dei legali incaricati a supporto dell'immutata illegittimità, di rilievo anche costituzionale, determinata dalla violazione ex lege del vincolo di destinazione, si continueranno altresì a ricercare possibili soluzioni transattive dell'intera vertenza a livello nazionale ed a promuovere, in tutte le sedi competenti, ogni tentativo per l'abrogazione della norma del 2009 e l'emanazione di un dispositivo legittimo a favore dei contribuenti (ie gestori aeroportuali) e dei destinatari (Corpo Nazionale VV.F. per la gestione delle attività antincendi negli ambiti locali dei siti aeroportuali).

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

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

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

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

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

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

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

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

In data 11 ottobre 2023 l'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Bologna, Ufficio del Territorio ha tuttavia presentato appello impugnando l'esito della sentenza favorevole emessa dalla Corte di Giustizia Tributaria di primo grado. In data 6 dicembre 2023 i difensori della Capogruppo hanno provveduto a presentare entro i termini di legge le opportune controdeduzioni all'appello, al fine di ulteriormente evidenziare le argomentazioni a sostegno delle posizioni della medesima Capogruppo.

Si informa che per quanto riguarda l'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, la sez. 1 della CGT di I Grado di Bologna, con sentenza n. 350/2024 del 17/07/2024, ha integralmente accolto il ricorso di AdB e, conseguentemente, annullato l'avviso di accertamento catastale impugnato, risultando, per il Collegio, che per il fabbricato oggetto di contenzioso la categoria catastale corretta è la E/1. Ad oggi non risulta presentato alcun appello da parte della Direzione Provinciale di Bologna dell'Agenzia delle Entrate.

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.

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.

Contratto d'appalto – risoluzione in danno

Il fondo rischi per contenziosi in corso all'inizio del periodo include inoltre lo stanziamento a fronte di un contenzioso relativo ad un contratto d'appalto per lavori di riconfigurazione Area Security e Controllo Passaporti della Capogruppo che veniva risolto in danno per grave ritardo ascrivibile all'Appaltatore in data 16 giugno 2022, su proposta del RUP, ai sensi e per gli effetti dell'art.108 del D.Lgs 50/2016. Successivamente fu redatto in contraddittorio, lo stato di consistenza successivo alla summenzionata risoluzione contrattuale e, quindi la contabilità di commessa a cura del DL incaricato. In data 1° luglio 2022 l'Appaltatore avanzava talune richieste di compenso ed altresì istanze risarcitorie, attivandosi, di seguito alla risoluzione contrattuale in danno, procedimento istruttorio per una valutazione delle stesse al riguardo acquisendosi a cura del RUP la relazione riservata del Direttore Lavori dalla quale si evince, pur con riserva di approfondimento a cura del RUP e di formulazione dello stesso di una proposta al riguardo, una sostanziale e pressoché totale inadeguata motivazione delle pretese di controparte e la sostanziale inconsistenza e, quindi, il rigetto delle medesime (assommanti complessivamente a circa 2,18 milioni di Euro). Al riguardo si informa dell'avvio delle azioni per escussione delle garanzie a mani della Committente ed altresì dell'avvio di contenzioso da parte dell'Appaltatore con notifica di atto di citazione per il risarcimento dei danni assertivamente causati a seguito della predetta risoluzione contrattuale. Allo stato il Tribunale di Bologna ha già emesso due ingiunzioni giudiziali di pagamento rispettivamente per la restituzione delle anticipazioni ricevute e per l'escussione della garanzia definitiva. Entrambe le ingiunzioni sono state opposte. La Capogruppo, riguardo il contenzioso principale attivato dall'appaltatore con citazione avanti il Tribunale di Bologna (RG 10935/2022) tramite i propri legali, ha predisposto comparsa di costituzione con chiamata in causa di Progettista e Direzione dei lavori. All'udienza del 20 settembre, preso atto dell'impossibilità di giungere ad una composizione amichevole della controversia, il Giudice si è riservato sulle molteplici istanze delle parti. La Capogruppo, con il supporto dei propri legali, valuta il rischio di soccombenza come possibile, ritenendo invero remota una soccombenza nell'entità di cui al *petitum* di parte attrice.

Contenziosi in materia amministrativa – Ricorsi presso il TAR Emilia-Romagna a seguito diniego provvedimenti di proroga subconcessioni in favore degli attuali fuel providers

Trattasi di due contenziosi radicati da AdB con ricorsi all’Autorità Giudiziaria Amministrativa (Tar Emilia-Romagna) per l’annullamento dei provvedimenti ENAC – Direzione Territoriale Emilia Romagna

aventi ad oggetto diniego della motivata istanza di proroga di due contratti di subconcessione di aree presso il sedime aeroportuale per l’esercizio di impianti di deposito e rifornimento carburante aeronautico e l’erogazione dei relativi servizi di fueling e per l’annullamento di ogni altro atto presupposto, precedente e successivo, preparatorio o consequenziale, comunque connesso con i provvedimenti impugnati.

Le impugnative sono di recente proposizione ed i ricorsi sono stati iscritti a ruolo al termine del mese di luglio 2024.

I provvedimenti impugnati non pregiudicano l’attuale attività degli operatori, e, pertanto, i rifornimenti ai vettori dell’aeroporto, bensì il riposizionamento degli impianti di distribuzione carburante (per gli aerei) previsto nel Masterplan necessitante nuovi investimenti e, quindi, anche le necessarie proroghe della durata dei diritti di subconcessione al fine di consentire debito ammortamento.

Contenzioso in materia di charges and fees

In relazione alle deliberazioni dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (infra anche “ART”) in materia di *charges and fees* per il periodo regolato 2023-2026 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 ART, 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 di taluni 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 procedurali 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.

Passività potenziali con rischio di soccombenza non probabile

Contenzioso doganale FFM

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

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

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

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

Con sentenze depositate il 19 luglio 2022, la CTP ha solo parzialmente accolto i ricorsi di FFM. In particolare il Collegio ha aderito alla tesi per la quale l'IVA sulle importazioni successive al 19 maggio 2021 non è dovuta (circa 0,8 milioni di Euro) e statuendo come controvertibile, sebbene, non abbia accolto il relativo motivo di ricorso, la questione della non responsabilità del rappresentante indiretto, rispetto all'IVA, tributo di esclusiva competenza del soggetto importatore (si cfr. Corte di Giustizia C 714-20 del 12 maggio 2022, Cassazione n. 23526 del 27 luglio 2022).

All'esito di una procedura di revisione, l'Ufficio delle Dogane, ha peraltro ri-notificato alla Società, precedentemente alla pubblicazione, in data 19 luglio 2022, della sentenza della suddetta CTP di Bologna, i verbali di accertamento oggetto dell'impugnazione con una parziale modifica degli importi. Tali verbali sono soggetti al disposto direttamente esecutivo della menzionata pronuncia della CTP per quanto rileva la rettifica dell'IVA erroneamente richiesta. In relazione a tale richiesta è stata emessa apposita fideiussione a garanzia, per l'importo di 278 mila Euro, per ottenere la sospensione dell'esecutività.

FFM procederà, in tutti casi, a reiterare le argomentazioni volte ad ottenere l'integrale annullamento degli avvisi di accertamento in tutte le sedi e gradi di riferimento. Allo stato risulta pendente il primo grado di giudizio per quanto concerne gli avvisi in revisione.

Il grado d'appello avverso gli avvisi di accertamento principali è tuttora pendente.

La Società ha più di recente ottenuto un'ulteriore pronuncia di primo grado favorevole, depositata il 26 marzo 2024, che annulla gli atti impugnati (i verbali di accertamento oggetto di revisione) relativamente alla parte in cui viene chiesto il pagamento dell'IVA.

La Società ha posto in essere anche un'azione di sequestro conservativo sull'importatore a tutela della propria complessiva posizione. Nell'ambito del relativo procedimento sono emersi nuovi elementi informativi di particolare favore, in quanto è risultata un parziale pagamento del debito – ritenuto dall'Agenzia delle Dogane solidale - da parte del Gruppo Comitek e l'esistenza di un piano di rateizzazione per il residuo. Sulla scorta di tali novità FFM ha presentato in data 12 giugno 2024 a Dogane una motivata istanza di riduzione delle fideiussioni prestate per complessivi 6,1 milioni di Euro di un importo che tenga conto dell'avvenuto pagamento dell'importo di 1,7 milioni di Euro.

I legali incaricati, valutato il dossier documentale inerente alla posizione, la giurisprudenza in materia ed anche alla luce della sentenza di primo grado ed il quadro giudiziale e stragiudiziale sopra descritto, permangono nel ritenere, con maggiore ottimismo, stante una possibile riqualificazione positiva del profilo di rischio complessivo, possibile ma non probabile la soccombenza.

Revocatoria Alitalia

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.

Vi sono, infine, passività potenziali qualificate con rischio di soccombenza possibile da un legale indipendente per le quali, ad oggi, non è stato instaurato alcun contenzioso.

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

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

In data 1° agosto si è sciolto per scadenza del termine il Patto Parasociale sottoscritto in data 2 agosto 2021 tra Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Bologna, Comune di Bologna, Città Metropolitana di Bologna, Regione Emilia-Romagna e altre Camere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura del territorio.

Il 2 agosto è avvenuta l'erogazione della prima tranche di 10 milioni di Euro del finanziamento della Banca Europea per gli Investimenti (BEI), dell'importo massimo di 90 milioni di Euro, sottoscritto a dicembre 2021 per supportare il piano degli investimenti. L'importo della prima tranche è pari a 10 milioni di Euro con durata 18 anni, con due anni di pre-ammortamento, al tasso fisso del 4,051%.

In data 13 agosto AdB ha ricevuto l'approvazione ENAC della propria proposta motivata di aggiornamento degli allegati al Contratto di Programma 2023-2026, viste le più aggiornate previsioni di traffico, considerato anche il coordinamento dello scalo a decorrere dalla Winter Season 2024-25 e l'aggiornamento del Piano degli investimenti secondo nuove priorità e fasi esecutive e con nuovi investimenti che portano a circa 200 milioni di Euro il valore degli investimenti del quadriennio precedentemente definiti in circa 140 milioni. Il piano investimenti come rimodulato e autorizzato con orizzonte al 2026, corredato da un piano economico finanziario, presenta piena sostenibilità e sarà integralmente finanziato da AdB, con fondi propri ed attraverso finanziamenti bancari e BEI.

Il Gruppo chiude il primo semestre del 2024 con risultati largamente positivi in termini di evoluzione del traffico e andamento economico-finanziario. Per il secondo semestre dell'anno, pur nel complesso contesto

sopradescritto tenendo conto dei fattori di rischio legati alla perdurante incertezza dello scenario di mercato e macroeconomico, si stima ancora un'evoluzione positiva del traffico, considerati anche i volumi già registrati nei mesi di luglio e agosto, con conseguente impatto sull'andamento economico-finanziario.

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.

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

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Enrico Postacchini)

Bologna, 11 settembre 2024

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

1. I sottoscritti, Nazareno Ventola, in qualità di Amministratore Delegato, e Patrizia Muffato, in qualità di Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
 - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
 - l'effettiva applicazionedelle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio semestrale abbreviato, nel corso del primo semestre 2024.
2. La valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2024 si è basata su di un processo definito da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., in coerenza con il modello *Internal Control-Integrated Framework* emesso dal *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*, che rappresenta lo *standard* di riferimento generalmente accettato a livello internazionale.
3. Si attesta, inoltre, che:
 - 3.1 il bilancio semestrale abbreviato al 30 giugno 2024:
 - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
 - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'Emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.
 - 3.2 La relazione intermedia sulla gestione comprende un'analisi attendibile dei riferimenti agli eventi importanti che si sono verificati nei primi sei mesi dell'esercizio e alla loro incidenza sul bilancio consolidato semestrale abbreviato, unitamente a una descrizione dei principali rischi e incertezze per i sei mesi restanti dell'esercizio. La relazione intermedia sulla gestione comprende, altresì, un'analisi attendibile delle informazioni sulle operazioni rilevanti con parti correlate.

Bologna, 11 settembre 2024

Amministratore Delegato

(Nazareno Ventola)

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

(Patrizia Muffato)



RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE
AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA SPA
BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE
ABBREVIATO AL 30 GIUGNO 2024



RELAZIONE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA SUL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO

Agli Azionisti della
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata dell'allegato bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, dal conto economico consolidato, dal conto economico complessivo consolidato, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato e dalle relative note esplicative ai prospetti contabili consolidati della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA e controllate (Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna) al 30 giugno 2024. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. E' nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

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

Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo Aeroporto di Bologna al 30 giugno 2024 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese
Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Totti 1
Tel. 071 2132311 - Bari 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - Bergamo 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - Bologna 40124 Via
Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - Brescia 25121 Viale Doca d'Aosta 28 Tel. 030 3697301 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 095
7532311 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - Genova 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - Napoli 80121 Via dei Mille 16
Tel. 081 36281 - Padova 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - Parma 43121 Viale
Tanara 20/A Tel. 0521 279911 - Pescara 66127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 -
Torino 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Felissent 90
Tel. 0422 696911 - Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - Udine 33100 Via Pascolle 43 Tel. 0432 25789 - Varese 21100 Via
Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - Vicenza 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

www.pwc.com/it



Altri aspetti

Il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 e il bilancio consolidato semestrale abbreviato per il periodo chiuso al 30 giugno 2023 sono stati rispettivamente sottoposti a revisione contabile e a revisione contabile limitata da parte di un altro revisore che, il 28 marzo 2024, ha espresso un giudizio senza modifica sul bilancio, e il 6 settembre 2023, ha espresso delle conclusioni senza modifica sul bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Bologna, 11 settembre 2024

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Forzoni', is written over a faint, light blue grid background.

Francesco Forzoni
(Revisore legale)



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT