

## Resoconto Intermedio sulla Gestione al 30 settembre 2024

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





Resoconto Intermedio sulla Gestione  
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna  
al 30 settembre 2024

## SOMMARIO

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa	4
Consiglio di Amministrazione	7
Collegio Sindacale	8
Società di revisione	8
Relazione Intermedia sulla Gestione per il periodo chiuso al 30 Settembre 2024	9
Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 2024	55
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	56
• Conto Economico consolidato	57
• Conto Economico Complessivo consolidato	58
• Rendiconto finanziario consolidato	59
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	60
Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 2024	61
Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	111

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

Il Resoconto Intermedio sulla Gestione al 30 settembre 2024 (di seguito anche "Bilancio Novestrale") è stato redatto ai sensi del D.Lgs. 58/1998 e successive modifiche, nonché ai sensi del Regolamento emittenti emanato dalla Consob.

Il Bilancio Novestrale è composto dalla Relazione sulla Gestione, che contiene le osservazioni degli Amministratori sull'andamento della gestione e sull'evoluzione dell'attività nel corso del periodo al 30 settembre 2024 e dal Bilancio consolidato intermedio al 30 settembre 2024.

## 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 settembre 2024 sono:

<b>DICHIARANTE</b>	<b>% Possesso</b>
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	39,57% (*)
MUNDYS S.P.A. (EDIZIONE S.R.L.)	29,38%
F2I FONDI ITALIANI PER LE INFRASTRUTTURE SGR SPA	9,99%

*(\*) In data 20 settembre 2024 la Camera di Commercio di Bologna ha acquistato 170.000 azioni della Società con un conseguente aumento della quota di possesso da 39,10% a 39,57%.*

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").

<b>Soci pubblici</b>	<b>% capitale sociale di AdB*</b>	<b>% sulle azioni conferite al Sindacato di Voto*</b>	<b>n. diritti di voto conferiti in Sindacato di Voto</b>
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
<b>Totale</b>	<b>48,11</b>	<b>100,00</b>	<b>17.380.970</b>

\* 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.

<b>Soci pubblici</b>	<b>% azioni bloccate del capitale sociale di AdB*</b>	<b>% sulle azioni conferite al Sindacato di Blocco**</b>	<b>n. diritti di voto conferiti in Sindacato di Blocco</b>
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
<b>Totale</b>	<b>45,9191166</b>	<b>100</b>	<b>16.588.586</b>

\* 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:

<b>Nominativo</b>	<b>Carica</b>
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:

<b>Nominativo</b>	<b>Carica</b>
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 relazione finanziaria semestrale consolidata 2024, è PricewaterhouseCoopers SpA.



# Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa al 30 settembre 2024

## Indice1 STRATEGIE E RISULTATI15

1.1	IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI .....	15
1.2	GLI OBIETTIVI STRATEGICI .....	17
1.3	ANDAMENTO DEL TITOLO .....	18
2.	ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE .....	20
2.1	STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION .....	20
2.1.1	STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO .....	20
2.1.2	STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI .....	23
2.2	STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION .....	25
2.2.1	STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI .....	25
3	ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE .....	27
3.1	ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI .....	27
3.2	ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI .....	31
3.3	ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE .....	34
3.4	LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI E GLI INVESTIMENTI .....	35
3.5	IL PERSONALE .....	37
3.6	PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE .....	40
4	ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI .....	42
4.1	LA SOSTENIBILITÀ .....	42
4.2	LA QUALITÀ .....	43
5.	IL QUADRO NORMATIVO .....	44
5.1	CONTRATTO DI PROGRAMMA E DINAMICA TARIFFARIA PER IL PERIODO 2023-2026 .....	44
5.2	IL REPORTING DI SOSTENIBILITÀ: LA NUOVA DIRETTIVA CSRD - CORPORATE SUSTAINABILITY REPORTING DIRECTIVE .....	45
5.3	VARIAZIONE DI STATUS DA AEROPORTO AD ORARI FACILITATI AD AEROPORTO COORDINATO .....	45
7.	PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE .....	46
8	INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE .....	52
9	GARANZIE PRESTATE .....	53
10	FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	53

## PREMESSA

### Signori Azionisti,

la presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (di seguito anche “Gruppo”, “Gruppo Aeroporto” o “Aeroporto”) al 30 settembre 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 settembre 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 4.600 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 alla fine del mese di settembre. A questi si aggiungono due punti vendita momentaneamente chiusi per effetto dei lavori di ammodernamento della sala imbarchi Schengen.

### **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**

Dopo il secondo trimestre dell'anno migliore delle attese, da luglio sono emersi segnali di rallentamento nell'economia mondiale e nel commercio internazionale a causa del protrarsi della debolezza nella manifattura a fronte di una dinamica ancora positiva dei servizi. Negli Stati Uniti i consumi rimangono robusti a fronte di un raffreddamento del mercato del lavoro ed il consolidarsi della disinflazione, mentre in Cina l'economia continua ad essere frenata dalla crisi del settore immobiliare. Restano quindi elevati i rischi di strozzature lungo le catene di approvvigionamento, oltre all'allungamento dei tempi di consegna ed il rincaro dei costi del trasporto marittimo che, seppure in calo da agosto, rimangono prossimi ai valori osservati a inizio anno in seguito agli attacchi degli Huthi nel Mar Rosso.

Secondo le proiezioni pubblicate in settembre dall'OCSE, quindi, nel 2024 e nel 2025 il PIL mondiale crescerà del 3,2%. Permangono tuttavia rischi al ribasso connessi con le tensioni geopolitiche e commerciali e con effetti ritardati delle politiche monetarie restrittive più intensi di quanto atteso. Inoltre, un processo di disinflazione più lento del previsto nelle economie avanzate potrebbe portare gli operatori di mercato a revisioni repentine delle loro aspettative sul taglio di tassi, causando turbolenze nei mercati finanziari.

Anche l'Area Euro ha rallentato nel secondo trimestre del 2024, registrando una diminuzione nella manifattura e nelle costruzioni. Secondo le proiezioni della BCE pubblicate in settembre, il PIL tuttavia crescerà dello 0,8% nel 2024, dell'1,3% nel 2025 e dell'1,5% nel 2026.

Anche in Italia il PIL ha continuato a crescere in modo contenuto anche nei mesi estivi, proseguendo il lieve recupero dei consumi delle famiglie, dopo la netta flessione osservata alla fine dello scorso anno. Sulla base delle

stime di Banca d'Italia, l'attività economica è aumentata moderatamente nel terzo trimestre, con il PIL che è previsto aumentare dello 0,6% nel 2024 e crescerà cumulativamente di oltre il 2% nel biennio 2025-26.

Per quanto riguarda l'andamento delle materie prime, il prezzo del Brent è tornato a salire dalla seconda metà di settembre, fino a toccare quasi 80 dollari al barile a inizio ottobre, a seguito delle crescenti ostilità tra Iran e Israele e delle possibili ripercussioni sulle infrastrutture petrolifere e sulle rotte di trasporto del greggio. Da luglio il prezzo di riferimento del gas naturale per i mercati europei (*Title Transfer Facility*, TTF) ha registrato forti oscillazioni, tornando a salire nelle ultime settimane e portandosi attorno ai 40 euro per megawattora, sospinto dalle crescenti tensioni geopolitiche in Medio Oriente.

In agosto l'inflazione al consumo ha registrato andamenti eterogenei fra i Paesi, determinando scelte generalmente espansive da parte delle Banche Centrali, riflettendo un contesto di bassa inflazione e con segnali di indebolimento della crescita economica. In settembre, secondo le stime preliminari, il processo di disinflazione è continuato nell'Area Euro arrivando all'1,8%, guidato dalle componenti energetiche. In Italia in settembre l'inflazione è tornata su valori al di sotto dell'1%, principalmente per il contributo negativo della componente energetica (*Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, ottobre 2024*).

In questo quadro, secondo IATA (*International Air Transport Association*), il traffico passeggeri nei primi nove mesi del 2024 conferma l'importante percorso di crescita, pur se in rallentamento, segnando un +11,3% rispetto allo stesso periodo del 2023. La crescita risulta ora guidata dal traffico internazionale (+15% rispetto al periodo gennaio-settembre del 2023) sulla spinta derivante dalla riapertura del mercato asiatico, mentre il traffico domestico cresce del 6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il traffico merci mondiale dei primi nove mesi del 2024 risulta superiore rispetto allo stesso periodo del 2023 (+12,6%), scontando i primi nove mesi del 2023 a confronto lievemente in sofferenza. Prosegue quindi la crescita della domanda *air cargo*, che continua a registrare risultati record nel periodo seppur in rallentamento, beneficiando delle restrizioni legate alla capacità del trasporto marittimo transoceanico ma risentendo delle condizioni macroeconomiche attuali, come (i) la stagnazione dell'economia cinese per il terzo mese consecutivo, (ii) una capacità produttiva europea in sofferenza ed (iii) una *performance* debole negli Stati Uniti. Le recenti attese prospettano un calo nell'export per i prossimi mesi, sottolineando la debolezza della domanda globale e l'elevata incertezza del contesto macroeconomico e geopolitico. (*Fonte: IATA, Air Passenger and Air Freight Market Analysis, settembre 2024*).

Il traffico passeggeri europeo nei primi nove mesi del 2024 è cresciuto del 7,4% 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 dell'11,8% rispetto ai primi nove mesi del 2023 (*Fonte: ACI Europe, settembre 2024*).

Dopo aver definitivamente archiviato il periodo pandemico, anche il traffico passeggeri italiano ha fatto registrare volumi in sostanziale ripresa rispetto al 2023 (+11,5% nei primi nove mesi dell'anno), trainato da *performance* positive del traffico internazionale. Nel singolo mese di settembre il traffico passeggeri è stato superiore del 10,9% rispetto all'anno precedente. Per quanto concerne invece il traffico cargo, nel corso dei primi nove mesi si è registrata una crescita del 17,3% rispetto al 2023 (*Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, settembre 2024*).

L'Aeroporto di Bologna ha chiuso i primi nove mesi con una crescita importante rispetto allo stesso periodo del 2023 (+8,1% rispetto ai primi nove mesi 2023). L'andamento risulta ora più omogeneo fra il traffico domestico e quello internazionale (+9,3% e +7,7% rispettivamente), con una sostanziale stabilità dell'incidenza sul volume totale. Nei primi nove mesi del 2024 lo scalo bolognese si posiziona al settimo posto in Italia per numero di



passaggeri e al quarto posto per volume di merce movimentata (*Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, settembre 2024*).

## **1.2 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**

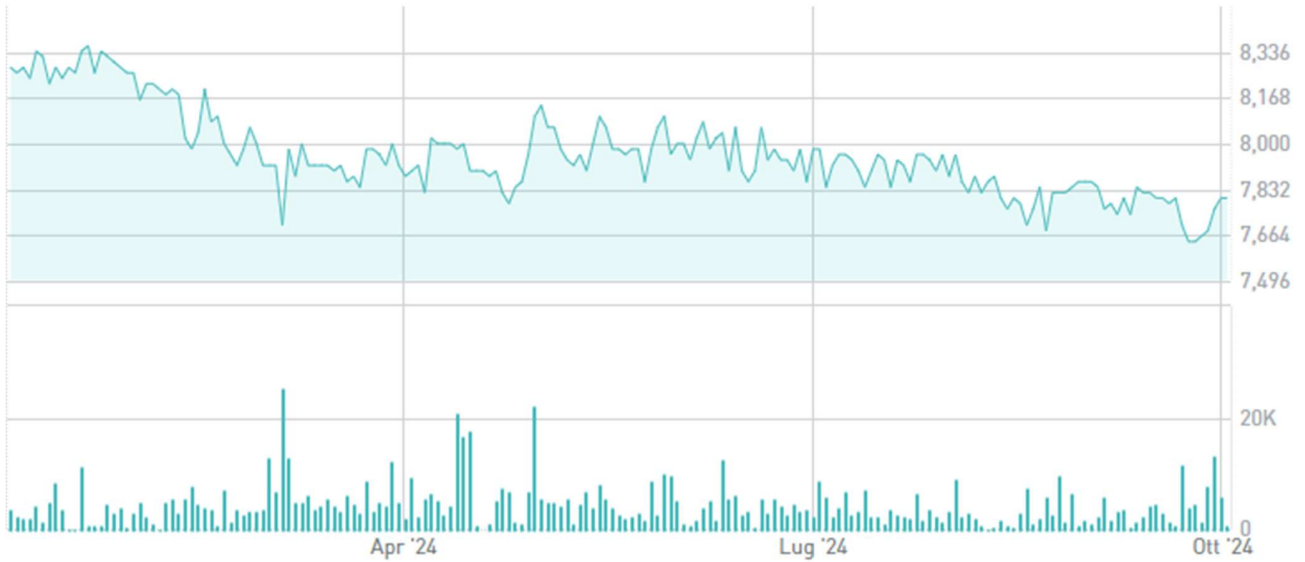
Il 14 luglio 2015 hanno avuto avvio le negoziazioni del titolo AdB sul mercato telematico azionario MTA, Segmento Star della Borsa di Milano.

Si riportano di seguito:

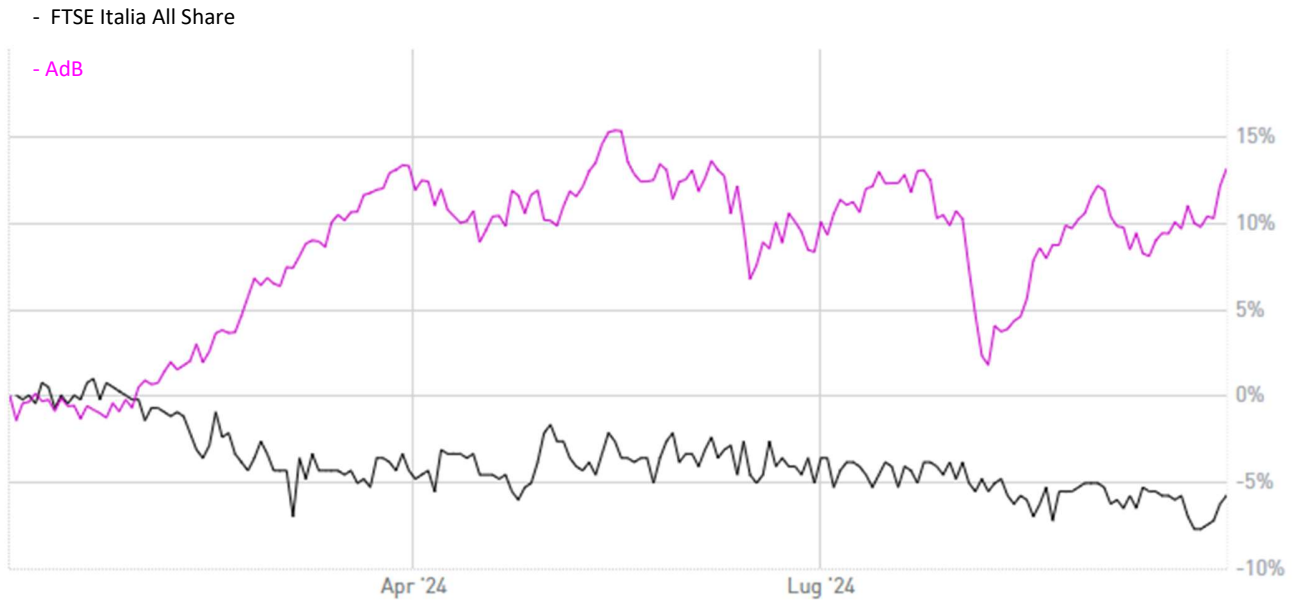
- l’andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2024 fino al 30 settembre 2024;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell’indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 30 settembre 2024 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 7,78 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 281 milioni di Euro.

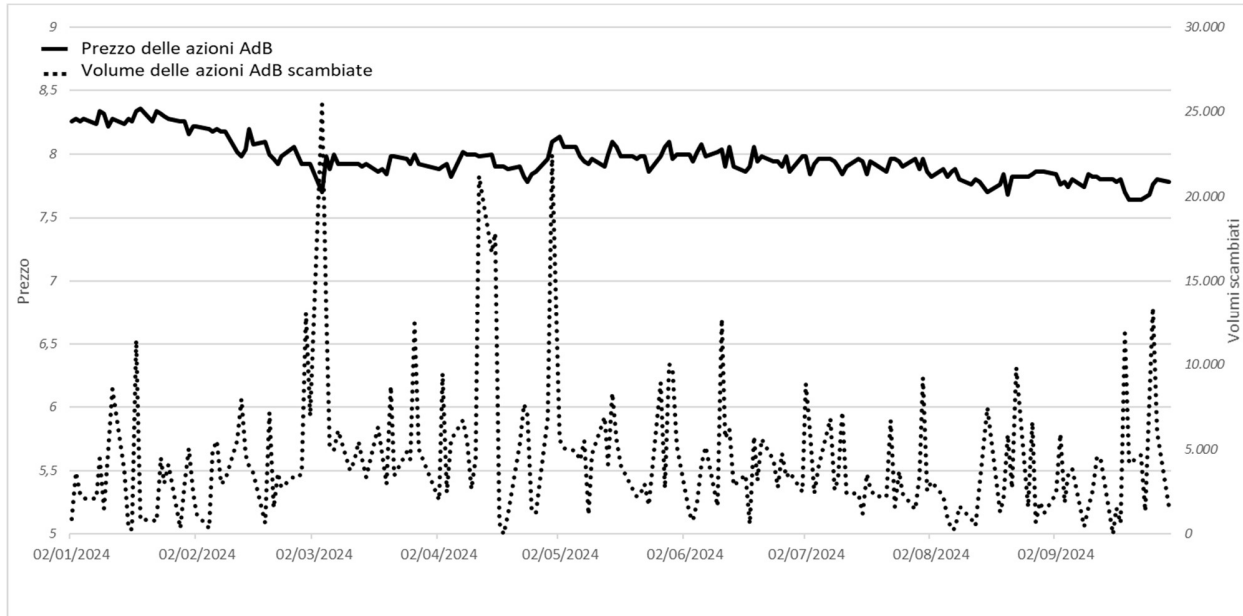
### Andamento titolo AdB (01/01/2024-30/09/2024)



### Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2024-30/09/2024)



## Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2024-30/09/2024)



L'andamento del titolo nei primi nove mesi del 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 a fine luglio, con alcuni picchi in corrispondenza di un aumento del volume di titoli scambiati, mentre registra una nuova fase discendente a partire da inizio agosto. A fronte di minori 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.

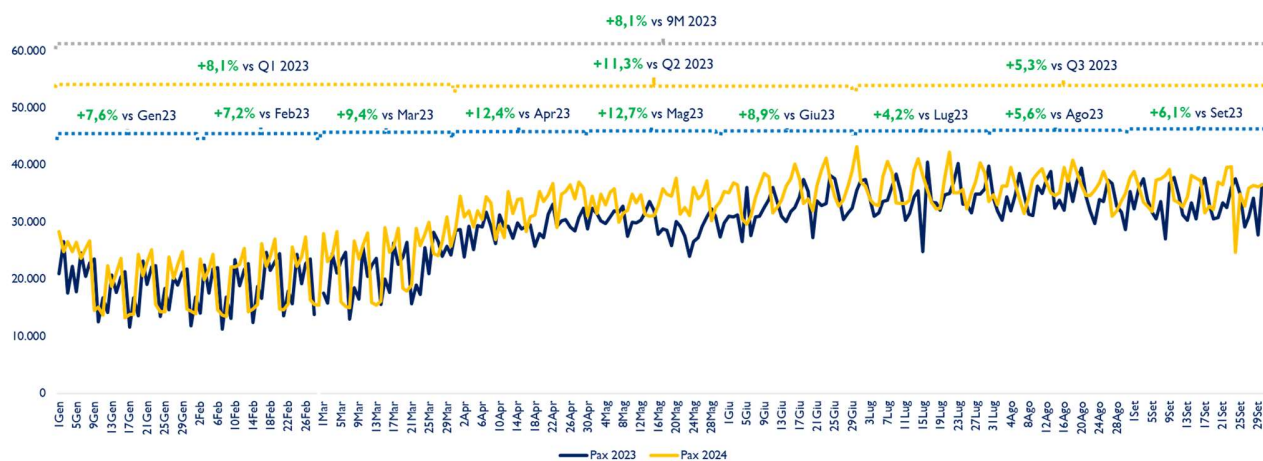
## 2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

### 2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

#### 2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

I primi nove mesi del 2024 sono stati caratterizzati dal proseguimento della crescita dei volumi di traffico, lasciando definitivamente alle spalle il complesso periodo pandemico; lo scalo, infatti, ha registrato complessivamente 8.342.712 passeggeri, in crescita rispetto al 2023 (+8,1%), con 63.977 movimenti (+6,3%) e 42.231 tonnellate di merce trasportata (+11,8%). Il *load factor* medio risulta in leggera crescita con l'83,7% nel 2024 rispetto all'83,3% dello stesso periodo del 2023.

## Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Settembre 2024



	Gennaio - Settembre 2024	Gennaio - Settembre 2023	Var. % 2024 - 2023
Passeggeri	8.342.712	7.716.841	8,1%
Movimenti	63.977	60.161	6,3%
Tonnellaggio	4.458.788	4.186.432	6,5%
Merce	42.230.792	37.783.053	11,8%

*Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti*

Composizione traffico passeggeri	Gennaio - Settembre 2024	% sul totale	Gennaio - Settembre 2023	% sul totale	Var. % 2024 - 2023
Linea	2.611.686	31,3%	2.365.411	30,7%	10,4%
Low cost	5.690.215	68,2%	5.302.991	68,7%	7,3%
Charter	28.694	0,3%	35.968	0,5%	-20,2%
Transiti	3.727	0,0%	4.620	0,1%	-19,3%
<b>Totale Aviazione Commerciale</b>	<b>8.334.322</b>	<b>99,9%</b>	<b>7.708.990</b>	<b>99,9%</b>	<b>8,1%</b>
Aviazione Generale	8.390	0,1%	7.851	0,1%	6,9%
<b>Totale complessivo</b>	<b>8.342.712</b>	<b>100,0%</b>	<b>7.716.841</b>	<b>100,0%</b>	<b>8,1%</b>

Il traffico *low cost* ha fatto registrare una variazione positiva dei volumi rispetto al 2023 (+7,3%), tuttavia il traffico di linea ha mostrato un'accelerazione più sostenuta (+10,4% 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 68,2% del 2024.

Nonostante il traffico internazionale sia caratterizzato dalla presenza, ormai congenita, di rischi al ribasso legati all'instabilità del complesso contesto macroeconomico e geopolitico degli ultimi anni, registra nel 2024 un'importante crescita, favorito anche dalla stagionalità della domanda. Ciononostante, il traffico domestico continua a registrare una crescita più rapida rispetto a quello internazionale (+9,3% e +7,7% sul gennaio-settembre 2023, rispettivamente), con una sostanziale stabilità dell'incidenza sul volume totale.

<i>Composizione traffico passeggeri</i>	Gennaio - Settembre 2024	% sul totale	Gennaio - Settembre 2023	% sul totale	Var. % 2024 - 2023
Nazionale	2.070.323	24,8%	1.894.302	24,5%	9,3%
Internazionale	6.263.999	75,1%	5.814.688	75,4%	7,7%
<b>Totale Aviazione Commerciale</b>	<b>8.334.322</b>	<b>99,9%</b>	<b>7.708.990</b>	<b>99,9%</b>	<b>8,1%</b>
Aviazione Generale	8.390	0,1%	7.851	0,1%	6,9%
<b>Totale complessivo</b>	<b>8.342.712</b>	<b>100,0%</b>	<b>7.716.841</b>	<b>100,0%</b>	<b>8,1%</b>

Scontando un positivo effetto di turismo di rivalsa e la stagionalità della domanda, sette tra le dieci principali destinazioni sono città estere, la prima delle quali è Tirana con circa 366 mila passeggeri.

<i>Principali tratte per traffico passeggeri</i>	Gennaio - Settembre 2024	Gennaio - Settembre 2023	Var. % 2024 - 2023
Catania	470.167	463.725	1,4%
Tirana	366.063	214.078	71,0%
Barcellona	354.545	336.332	5,4%
Palermo	255.520	239.116	6,9%
Madrid	220.235	206.070	6,9%
Parigi CGD	220.128	214.650	2,6%
Istanbul	213.045	184.045	15,8%
Londra LHR	201.338	190.529	5,7%
Bucarest OTP	197.734	168.324	17,5%
Brindisi	189.046	183.708	2,9%

*Traffico passeggeri inclusi transiti*

## Traffico Merci

Nonostante l'ottima performance del settore, si conferma una elevata incertezza, derivante dalla difficile situazione internazionale ed economica, con una notevole accelerazione positiva negli ultimi mesi dell'intero settore cargo aereo a livello internazionale, per effetto delle attuali difficoltà del trasporto marittimo connesse alla crisi di Suez. In questo contesto il traffico merci mondiale presenta, nei primi nove mesi del 2024, una crescita dei volumi del 12,6% rispetto al 2023. Anche a livello europeo si registra un importante aumento rispetto allo stesso periodo del 2023 (+11,8%).

Relativamente al traffico merci del Gruppo, nei primi nove mesi del 2024 si registra un livello di traffico cargo e posta a Bologna pari a 42.230.792 Kg, con un incremento significativo (+11,8%) 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 una sostanziale stabilità del traffico *courier* dovuto alla contrazione dei consumi e alla stagnazione economica. Anche il traffico merce via superficie registra un andamento in crescita rispetto ai nove mesi dell'anno precedente.

(in KG)	Gennaio - Settembre 2024	Gennaio - Settembre 2023	Var. % 2024 - 2023
Merce via aerea di cui:	33.897.984	30.479.891	11,2%
Merce	33.897.821	30.479.585	11,2%
Posta	163	306	-46,7%
Merce via superficie	8.332.808	7.303.162	14,1%
<b>Totale</b>	<b>42.230.792</b>	<b>37.783.053</b>	<b>11,8%</b>

### 2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Var. ass. vs 2023	Var. % vs 2023
Ricavi da Passeggeri	42.460	43.450	(990)	-2,3%
Ricavi da Vettori	27.905	22.886	5.019	21,9%
Ricavi da Operatori aeroportuali	3.969	3.151	818	26,0%
Incentivi al traffico	(19.680)	(21.945)	2.265	-10,3%
Ricavi per Servizi di Costruzione	15.248	15.474	(226)	-1,5%
Altri Ricavi	1.488	1.308	180	13,8%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	0	(82)	82	n.s.
<b>Totale Ricavi SBU AVIATION</b>	<b>71.390</b>	<b>64.242</b>	<b>7.148</b>	<b>11,1%</b>

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.

Nei primi nove mesi del 2024 i ricavi crescono rispetto allo stesso periodo del 2023 grazie al positivo andamento dei volumi di traffico e al calo degli incentivi allo sviluppo del traffico. 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 11,1% rispetto al 2023. In particolare, per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (-2,3%): malgrado la crescita del traffico passeggeri (+8,1%), 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 (+21,9%): 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 (+26%): 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 (-10,3%): malgrado la crescita del traffico incentivato, gli incentivi sono inferiori a quelli dello stesso periodo del 2023 grazie ad una contrazione dell'incentivo a passeggero in partenza conseguente ai rinnovati contratti di incentivazione;
- Ricavi per Servizi di Costruzione (-1,5%): 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 i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Var. ass. vs 2023	Var. % vs 2023
Retail e Advertising	14.926	13.811	1.115	8,1%
Parcheggi	16.302	15.120	1.182	7,8%
Real Estate	2.243	2.248	(5)	-0,2%
Servizi ai passeggeri	6.578	5.667	911	16,1%
Ricavi per Servizi di Costruzione	5.403	1.334	4.069	305,0%
Altri Ricavi	1.869	2.293	(424)	-18,5%
Riduzione Ricavi non Aeronautici a FSC	(16)	0	(16)	n.s.
<b>Totale Ricavi SBU NON AVIATION</b>	<b>47.305</b>	<b>40.473</b>	<b>6.832</b>	<b>16,9%</b>

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo gennaio-settembre 2024 un incremento del 16,9% 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 (+8,1%) 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 (+7,8%) 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 periodo gennaio-settembre 2024 i servizi ai passeggeri vedono una crescita del 16,1% 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, determinato anche da una maggiore predisposizione all'acquisto dell'ingresso pianificato, a fronte di una sostanziale stabilità degli acquisti effettuati direttamente in lounge. Tali fenomeni risultano legati anche ad una generale maggiore penetrazione del servizio nel segmento privati, agenzie di viaggio e aziende.

### **Subconcessione autonoleggiatori**

I risultati del periodo 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 (-18,5%) 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, maturato 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 i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Var. ass. vs 2023	Var. % vs 2023
Ricavi per servizi aeronautici	55.055	47.657	7.398	15,5%
Ricavi per servizi non aeronautici	42.278	39.168	3.110	7,9%
Ricavi per servizi di costruzione	20.651	16.808	3.843	22,9%
Altri ricavi e proventi della gestione	711	1.082	(371)	-34,3%
<b>RICAVI</b>	<b>118.695</b>	<b>104.715</b>	<b>13.980</b>	<b>13,4%</b>
Materiali di consumo e merci	(2.729)	(2.581)	(148)	5,7%
Costi per servizi	(17.540)	(18.182)	642	-3,5%
Costi per servizi di costruzione	(19.668)	(16.007)	(3.661)	22,9%
Canoni, noleggi e altri costi	(8.383)	(7.987)	(396)	5,0%
Oneri diversi di gestione	(2.829)	(2.944)	115	-3,9%
Costo del personale	(25.376)	(22.983)	(2.393)	10,4%
<b>COSTI</b>	<b>(76.525)</b>	<b>(70.684)</b>	<b>(5.841)</b>	<b>8,3%</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>42.170</b>	<b>34.031</b>	<b>8.139</b>	<b>23,9%</b>
Ammortamento diritti di concessione	(6.789)	(6.181)	(608)	9,8%
Ammortamento altre attività immateriali	(662)	(399)	(263)	65,9%
Ammortamento attività materiali	(1.568)	(1.576)	8	-0,5%
<b>AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI</b>	<b>(9.019)</b>	<b>(8.156)</b>	<b>(863)</b>	<b>10,6%</b>
Accantonamento rischi su crediti	(607)	(493)	(114)	23,1%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(2.466)	(1.946)	(520)	26,7%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(932)	(1.132)	200	-17,7%
<b>ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI</b>	<b>(4.005)</b>	<b>(3.571)</b>	<b>(434)</b>	<b>12,2%</b>
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>(89.549)</b>	<b>(82.411)</b>	<b>(7.138)</b>	<b>8,7%</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>29.146</b>	<b>22.304</b>	<b>6.842</b>	<b>30,7%</b>
Proventi finanziari	513	611	(98)	-16,0%
Oneri finanziari	(2.086)	(2.411)	325	-13,5%
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>27.573</b>	<b>20.504</b>	<b>7.069</b>	<b>34,5%</b>
<b>IMPOSTE DEL PERIODO</b>	<b>(8.037)</b>	<b>(5.845)</b>	<b>(2.192)</b>	<b>37,5%</b>
<b>UTILE (PERDITA) DEL PERIODO</b>	<b>19.536</b>	<b>14.659</b>	<b>4.877</b>	<b>33,3%</b>
Utile (Perdita) del periodo - Terzi	0	0	0	n.s.
<b>Utile (Perdita) del periodo - Gruppo</b>	<b>19.536</b>	<b>14.659</b>	<b>4.877</b>	<b>33,3%</b>

I primi nove mesi del 2024 si chiudono con un **utile consolidato di 19,5 milioni di Euro** contro i 14,7 milioni del 2023.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 13,4%.

Analizzando i ricavi nel dettaglio:

- i **ricavi per servizi aeronautici** crescono del 15,5% 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 7,9% per l'andamento delle diverse componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** crescono (+22,9%) per maggiori investimenti realizzati nel settore non aviation;
- **altri ricavi e proventi della gestione**: a determinare il calo rispetto al 2023 (-34,3%) è stato principalmente quanto descritto nella sezione non aviation.

I **costi** del periodo si incrementano complessivamente dell'8,3% rispetto allo stesso periodo del 2023.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano una crescita del 5,7% 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 (-3,5%) 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, navette per parcheggi remoti, pubblicità e promozione e assicurazioni, non completamente compensati dai maggiori costi per pulizie, manutenzioni, servizi di sicurezza, servizi MBL e consulenze e prestazioni professionali;
- ✓ i **costi per servizi di costruzione** crescono (+22,9%), come i relativi ricavi, per maggiori investimenti realizzati nel settore non aviation;
- ✓ l'andamento della voce **canoni, noleggi e altri costi** (+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 3,9% 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 periodo gennaio-settembre 2024 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA) di 42,2 milioni di Euro** contro un margine di 34 milioni di Euro del 2023.

Passando ai **costi di struttura**, la voce “**ammortamenti e svalutazioni**” si attesta a 9 milioni di Euro contro 8,2 milioni del periodo di confronto 2023: la crescita del 10,6% è coerente con l’avanzamento del piano investimenti del Gruppo. Anche gli **accantonamenti** presentano una crescita (12,2%) passando da 3,6 milioni a circa 4 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 30,7% e si attesta a **29,1 milioni di Euro** contro un risultato di 22,3 milioni del 2023.

La **gestione finanziaria** chiude con un **saldo negativo di 1,6 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 periodo è in crescita del 34,5% rispetto al periodo di confronto e si attesta a **27,6 milioni di Euro** contro 20,5 milioni al 30 settembre 2023 e anche le **imposte sul reddito** passano da 5,8 milioni di Euro del 2023 a 8 milioni di Euro (+37,5%).

Con una crescita del 33,3%, il **risultato netto** al 30 settembre 2024, interamente di competenza del Gruppo, si attesta a **19,5 milioni di Euro** contro i 14,7 milioni del 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 i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Var. ass. vs 2023	Var. % vs 2023
Ricavi per servizi aeronautici	55.055	47.657	7.398	15,5%
Ricavi per servizi non aeronautici	42.278	39.168	3.110	7,9%
Altri ricavi e proventi della gestione	711	944	(233)	-24,7%
<b>RICAVI RETTIFICATI</b>	<b>98.044</b>	<b>87.769</b>	<b>10.275</b>	<b>11,7%</b>
Materiali di consumo e merci	(2.729)	(2.581)	(148)	5,7%
Costi per servizi	(17.540)	(18.182)	642	-3,5%
Canoni, noleggi e altri costi	(8.383)	(7.987)	(396)	5,0%
Oneri diversi di gestione	(2.829)	(2.944)	115	-3,9%
Costo del personale	(25.376)	(22.983)	(2.393)	10,4%
<b>COSTI RETTIFICATI</b>	<b>(56.857)</b>	<b>(54.677)</b>	<b>(2.180)</b>	<b>4,0%</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)</b>	<b>41.187</b>	<b>33.092</b>	<b>8.095</b>	<b>24,5%</b>
Ricavi per servizi di costruzione	20.651	16.808	3.843	22,9%
Costi per servizi di costruzione	(19.668)	(16.007)	(3.661)	22,9%
<b>Margine Servizi di Costruzione</b>	<b>983</b>	<b>801</b>	<b>182</b>	<b>22,7%</b>
Ricavi per credito da TV su Fondo di Rinnovo	0	138	138	n.s.
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>42.170</b>	<b>34.031</b>	<b>8.139</b>	<b>23,9%</b>

(\*) per approfondimento sul Terminal Value si rimanda alla nota sui principi contabili del Bilancio 2023 alla voce attività immateriali

I **ricavi rettificati** evidenziano una crescita dell'11,7% sul 2023, mentre i **costi rettificati** sono in crescita del 4%, determinando un **Margine Operativo Lordo rettificato di 41,2 milioni di Euro** contro 33,1 milioni di Euro del 2023 (+24,5%).

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	3° TRIM 2024	Var % vs 2023
Traffico Passeggeri	1.949.775	8,1%	3.095.490	11,3%	3.297.447	5,3%
<b>CONTO ECONOMICO</b> (in migliaia di Euro)						
<b>RICAVI RETTIFICATI</b>	<b>24.940</b>	<b>18,5%</b>	<b>32.658</b>	<b>11,7%</b>	<b>33.998</b>	<b>6,2%</b>
Ricavi per servizi aeronautici	13.107	23,6%	17.414	15,3%	18.372	9,5%
Ricavi per servizi non aeronautici	11.452	12,4%	14.969	10,3%	15.330	2,9%
Altri ricavi e proventi della gestione	381	53,6%	275	-50,5%	296	-6,0%
<b>COSTI RETTIFICATI</b>	<b>(16.518)</b>	<b>5,0%</b>	<b>(17.940)</b>	<b>3,1%</b>	<b>(17.997)</b>	<b>2,4%</b>
Costo del personale	(7.737)	11,7%	(8.299)	10,1%	(8.131)	11,2%
Altri costi operativi	(8.781)	-0,4%	(9.641)	-2,2%	(9.866)	-3,9%
<b>MOL RETTIFICATO</b>	<b>8.422</b>	<b>58,8%</b>	<b>14.718</b>	<b>24,4%</b>	<b>16.001</b>	<b>10,9%</b>
<b>EBITDA MARGIN RETTIFICATO</b>	<b>33,8%</b>	<b>n.s.</b>	<b>45,1%</b>	<b>n.s.</b>	<b>47,1%</b>	<b>n.s.</b>

### 3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

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

in migliaia di Euro	al 30.09.2024	al 30.09.2023	Variazione
<b>Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante</b>	<b>41.312</b>	<b>33.419</b>	<b>7.893</b>
<b>Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto</b>	<b>25.720</b>	<b>13.433</b>	<b>12.287</b>
<b>Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento</b>	<b>(23.211)</b>	<b>27.993</b>	<b>(51.204)</b>
<b>Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento</b>	<b>(8.533)</b>	<b>(25.625)</b>	<b>17.092</b>
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>(6.024)</b>	<b>15.801</b>	<b>(21.825)</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti inizio periodo	44.334	27.868	16.466
Variazione finale di cassa	(6.024)	15.801	(21.825)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di fine periodo	38.310	43.669	(5.359)

**Il flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante ha prodotto cassa per 41,3 milioni di Euro** contro 33,4 milioni di Euro nei primi nove mesi del 2023.

I **flussi di cassa del capitale circolante** del periodo hanno assorbito cassa per 15,6 milioni di Euro per:

- incremento dei crediti commerciali lordi per 0,9 milioni di Euro e degli altri crediti per 3,7 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 2,5 milioni di Euro, oltre ad uscite per pagamento imposte per 3 milioni di Euro.

Dal lato delle fonti si rileva il decremento dei debiti commerciali per 6,3 milioni di Euro e l’incremento degli “altri debiti” per 0,6 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 **25,7 milioni di Euro** contro un flusso di cassa positivo di 13,4 milioni dei primi nove mesi del 2023.

Il flusso di cassa negativo delle **attività di investimento** per **23,2 milioni di Euro** è determinato:

- dall’assorbimento di risorse generato dalle **attività di investimento** in immobilizzazioni materiali e immateriali, prevalentemente diritti di concessione per **27,3 milioni di Euro** contro 17 milioni nel periodo di confronto;
- dall’assorbimento di risorse per 0,2 milioni di Euro per la ricapitalizzazione della società partecipata Urban V;
- dalla generazione di risorse per 4,3 milioni di Euro per l’incasso di *time deposit* scaduti e per l’accensione di nuovi per 0,7 milioni.

Il **flusso di cassa generato dall’attività di finanziamento** è stato negativo per **8,5 milioni di Euro** per:

- l’incasso della prima tranche di 10 milioni di Euro del finanziamento BEI al netto delle commissioni di istruttoria pari a 100 mila Euro
- il pagamento dei dividendi a valore sull’utile 2023 (9,5 milioni di Euro);
- il rimborso delle rate dei mutui in scadenza (8,6 milioni di Euro);
- il pagamento delle passività per leasing (0,3 milioni di Euro).

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è stata **negativa per 6 milioni di Euro**.



Di seguito il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo al 30 settembre 2024, al 31 dicembre 2023 e al 30 settembre 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 periodo chiuso al 30.09.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	per il periodo chiuso al 30.09.2023	Variazione 30.09.2024 31.12.2023	Variazione 30.09.2024 30.09.2023
A Disponibilità liquide	38.010	35.323	13.174	2.687	24.836
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	300	9.011	30.495	(8.711)	(30.195)
C Altre attività finanziarie correnti	700	5.002	0	(4.302)	700
<b>D Liquidità (A+B+C)</b>	<b>39.010</b>	<b>49.336</b>	<b>43.669</b>	<b>(10.326)</b>	<b>(4.659)</b>
E Debito finanziario corrente	(4.287)	(7.232)	(2.208)	2.945	(2.079)
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(11.066)	(12.323)	(12.322)	1.257	1.256
<b>G Indebitamento finanziario corrente (E + F)</b>	<b>(15.353)</b>	<b>(19.555)</b>	<b>(14.530)</b>	<b>4.202</b>	<b>(823)</b>
<b>H Posizione finanziaria corrente netta (G - D)</b>	<b>23.657</b>	<b>29.781</b>	<b>29.139</b>	<b>(6.124)</b>	<b>(5.482)</b>
I Debito finanziario non corrente	(23.852)	(21.284)	(24.998)	(2.568)	1.146
J Strumenti di debito	0	0	0	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(33)	(115)	(178)	82	145
<b>L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)</b>	<b>(23.885)</b>	<b>(21.399)</b>	<b>(25.176)</b>	<b>(2.486)</b>	<b>1.291</b>
<b>M Totale indebitamento finanziario netto (H + L)</b>	<b>(228)</b>	<b>8.382</b>	<b>3.963</b>	<b>(8.610)</b>	<b>(4.191)</b>

La Posizione Finanziaria Netta del Gruppo al 30 settembre 2024 è leggermente negativa (**228 mila 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 10,3 milioni di Euro è dovuta:

- al flusso di cassa operativo al netto della variazione del Capitale Circolante Netto, positivo per 25,7 milioni di Euro;
- al cash flow negativo delle attività di investimento per 27,5 milioni di Euro;
- al cash flow positivo per 1 milioni di Euro delle attività di finanziamento;
- al pagamento di dividendi pari a 9,5 milioni di Euro.

Dal lato dei debiti rispetto al 31 dicembre 2023 la variazione è determinata dal pagamento delle rate dei mutui in scadenza e dal tiraggio della prima tranche del finanziamento BEI per 10 milioni di Euro.

### 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	al 31.12.2023	al	Variazione	Variazione
	30.09.2024		30.09.2023	30.09.2024	30.09.2023
-Crediti commerciali	19.397	19.072	27.895	325	(8.498)
-Crediti tributari	278	360	422	(82)	(144)
- Altri Crediti	9.513	6.522	11.700	2.991	(2.187)
-Rimanenze di magazzino	797	878	917	(81)	(120)
<b>Subtotale</b>	<b>29.985</b>	<b>26.832</b>	<b>40.934</b>	<b>3.153</b>	<b>(10.949)</b>
-Debiti commerciali	(20.620)	(26.897)	(29.108)	6.277	8.488
-Debiti tributari	(9.181)	(2.664)	(3.235)	(6.517)	(5.946)
-Altri debiti	(39.001)	(36.305)	(38.577)	(2.696)	(424)
<b>Subtotale</b>	<b>(68.802)</b>	<b>(65.866)</b>	<b>(70.920)</b>	<b>(2.936)</b>	<b>2.118</b>
<b>Capitale circolante netto operativo</b>	<b>(38.817)</b>	<b>(39.034)</b>	<b>(29.986)</b>	<b>217</b>	<b>(8.831)</b>
Immobilizzazioni	258.092	238.820	230.001	19.272	28.091
-Imposte differite attive al netto passive	4.755	4.041	3.663	714	1.092
-Altre attività non correnti	17.619	16.263	15.611	1.356	2.008
<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>280.466</b>	<b>259.124</b>	<b>249.275</b>	<b>21.342</b>	<b>31.191</b>
- Fondi rischi, oneri e TFR	(25.297)	(22.426)	(19.168)	(2.871)	(6.129)
-Altre passività non correnti	(85)	(77)	(101)	(8)	16
<b>Subtotale</b>	<b>(25.382)</b>	<b>(22.503)</b>	<b>(19.269)</b>	<b>(2.879)</b>	<b>(6.113)</b>
<b>Capitale fisso operativo</b>	<b>255.084</b>	<b>236.621</b>	<b>230.006</b>	<b>18.463</b>	<b>25.078</b>
<b>Totale Impieghi</b>	<b>216.267</b>	<b>197.587</b>	<b>200.020</b>	<b>18.680</b>	<b>16.247</b>

FONTI	posizione	al	al 31.12.2023	al	Variazione	Variazione
		30.09.2024		30.09.2023	30.09.2024	30.09.2024
		(228)	8.382	3.963	31.12.2023	30.09.2023
(Indebitamento)/ finanziaria netta					(8.610)	(4.191)
-Capitale Sociale		(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve		(106.189)	(98.949)	(99.010)	(7.240)	(7.179)
-Risultato dell'esercizio		(19.536)	(16.706)	(14.659)	(2.830)	(4.877)
<b>Patrimonio Netto di Gruppo</b>		<b>(216.039)</b>	<b>(205.969)</b>	<b>(203.983)</b>	<b>(10.070)</b>	<b>(12.056)</b>
-Patrimonio Netto di terzi		0	0	0	0	0
<b>Totale Patrimonio Netto</b>		<b>(216.039)</b>	<b>(205.969)</b>	<b>(203.983)</b>	<b>(10.070)</b>	<b>(12.056)</b>
<b>Totale fonti</b>		<b>(216.267)</b>	<b>(197.587)</b>	<b>(200.020)</b>	<b>(18.680)</b>	<b>(16.247)</b>

Il **capitale investito netto** al 30 giugno 2024 è pari a **216,3 milioni di Euro** in aumento di 18,7 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2023 principalmente per la crescita degli investimenti prevalentemente in diritti di concessione - il capitale fisso aumenta di 21,3 milioni di Euro attestandosi a 280,4 milioni di Euro contro i 259,1 milioni del 31 dicembre 2023.

Sul lato delle fonti, si registra al 30 settembre 2024 una posizione finanziaria netta negativa di 228 mila Euro contro 8,4 milioni al 31 dicembre 2023, mentre il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo**, pari a **216 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

L'ammontare complessivo degli **investimenti** realizzati al **30 Settembre 2024** è pari a **23,6 milioni** di Euro. In particolare 10,6 milioni di Euro sono relativi ad investimenti di natura infrastrutturale e di compensazione ambientale e 13 milioni di Euro sono 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 del nuovo impianto di deposito carburante per i voli di Aviazione Generale;
- **Riqualifica del piazzale Apron 1:** completate sia la prima che la seconda fase dei lavori relativi alla 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 il proseguimento dei lavori relativi all'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, prosegue la riqualifica della zona dei controlli di sicurezza con la chiusura temporanea di 2 linee per consentirne la sostituzione tramite l'installazione di 2 linee di nuova generazione più veloci e performanti, in aggiunta alle 4 già installate prima dell'estate;
- **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. È stata aggiudicata la gara per l'affidamento del progetto esecutivo della 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:** completate a giugno le attività di esproprio dell'area adibita a parcheggio P4, così come previsto dal PSA, con contestuale cessazione in capo ad AdB del canone di locazione. Sono state completate le attività di demolizione dei fabbricati pericolanti situati nell'area "ex Perdisa", già acquisita ed intestata al demanio;
- **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, acquistato un nuovo mezzo spargi liquido per l'utilizzo di liquido *de-icing* sulle pavimentazioni *airside*, in corso di realizzazione interventi di diversa tipologia sui parcheggi, acquistate nuove macchine radiogene ed attrezzature per nuova area di controllo *security*, installazione sistema antintrusione presso le isole *check-in* ed interventi di mitigazione della *contingency* agli accodamenti in area arrivi Extra-Schengen;
- **Innovation, Quality ed Information Technology:** in corso di realizzazione l'impianto ottico-acustico per la rilevazione incendi con messaggi di emergenza (EVAC).

Tra gli interventi destinati alla sostenibilità si segnalano:

- **Interventi di compensazione ambientale:** completate 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 ultimato un primo tratto del percorso per la pista ciclabile prevista nell'ambito del progetto di realizzazione della fascia boscata, mentre proseguono i lavori legati all'impianto di irrigazione e all'installazione delle recinzioni;
- **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:** realizzazione di interventi di efficientamento energetico per l'illuminazione, installazione 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 al fine di contribuire alla riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub>.

### Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli **interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali** e degli impianti al 30 settembre 2024 è pari a **circa 1,4 milioni di Euro**, di cui 0,7 milioni di Euro per interventi *landside* destinati al mantenimento dell'operatività (riqualifica pensilina esterna *curbside* 1P terminal, riqualifica *toilettes* Terminal, interventi sulle strutture di alcuni parcheggi e lavori di impermeabilizzazione sulle coperture del Terminal propedeutici all'installazione dei pannelli fotovoltaici), 0,5 milioni di Euro per interventi su impianti (i.e. monitor di informativa al pubblico, TVCC, gruppi refrigeratori, porte automatiche e portoni) e 0,1 milioni di Euro per interventi *airside* (ripristino di alcuni tratti della strada di servizio e interventi sul piazzale *de-icing*).

## 3.5 IL PERSONALE

### Composizione dell'Organico

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Var. ass. VS 2023	Var. % VS 2023
<b>Organico medio Equivalenti Full Time</b>	<b>539</b>	<b>487</b>	<b>52</b>	<b>11%</b>
Dirigenti	8	8	0	0%
Quadri	46	40	6	15%
Impiegati	377	346	31	9%
Operai	108	93	15	16%

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Var. ass. VS 2023	Var. % VS 2023
<b>Organico medio</b>	<b>593</b>	<b>534</b>	<b>59</b>	<b>11%</b>
Dirigenti	8	8	0	0%
Quadri	46	40	6	15%
Impiegati	425	388	37	10%
Operai	114	98	16	16%

Fonte: Elaborazione della Società

La variazione dell'organico rispetto al 2023 (+ 52 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 i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Var. ass. vs 2023	Var. % vs 2023
Costo del Lavoro	25.376	22.983	2.393	10,4%

Fonte: Elaborazione della Società

Il costo del personale dei primi nove mesi del 2024 si incrementa del 10,4% 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

I primi mesi del 2024 hanno 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.

Una seconda procedura di raffreddamento è stata proclamata dalle OO.SS. nei confronti di AdB in seguito alla pubblicazione del beauty contest in merito alla subconcessione degli spazi e dei servizi della Marconi Business Lounge. AdB ha più volte rassicurato le Rappresentanze Sindacali relativamente al mantenimento dei livelli occupazionali e retributivi del personale del Gestore attualmente impiegato per lo svolgimento del servizio.

La procedura ha comunque portato alla proclamazione di una prima azione di sciopero di 4 ore il 24/09/2024.

Sul fronte degli accordi con le RSU si segnala la proroga per il 2024 dell'accordo sul Piano Welfare, firmata in data 17/07/2024. È stato confermato il Bonus Welfare di 600€ per il personale a tempo indeterminato e un buono di 25€ per ciascun mese lavorato per il personale a tempo determinato, compresi i somministrati.

## **La formazione del personale**

Relativamente alla formazione manageriale nei primi nove mesi del 2024 si è concluso il Master "Auditor per la Revisione e Validazione della Rendicontazione Societaria di Sostenibilità CSRD- 2024" a favore della responsabile dell'Amministrazione.

Sempre in ambito sostenibilità è proseguita l'erogazione del corso "SDG Action Manager" rivolto a 2 colleghi entrati a far parte del Comitato di Sostenibilità, per formarli e certificarli (Accredia) in ambito SustainAbility. Il corso innovativo è primo in Italia nel suo genere per formare i manager alla diffusione della cultura SDGs all'interno dell'azienda e al supporto nella sua implementazione.

Si segnala il corso "Strategic Skill Lab: ben lavorare nella complessità" fruito dal personale della Direzione Infrastrutture, che ha visto l'ingresso di diverse nuove risorse ed è particolarmente impegnata nei cantieri di ampliamento e ristrutturazione dell'aeroporto.

Con riferimento al primo dei nuovi valori aziendali, lo Spirito di Squadra, individuati nell'ambito del progetto "Le Radici e le Ali" conclusosi nel primo semestre, sono state realizzate due edizioni del corso di "Team building". Il corso si è svolto in modalità outdoor e ha coinvolto i quadri, i giovani e le persone con collaboratori, per un totale di circa ottanta persone.

In tema digitalizzazione e innovazione si segnala il corso "Innovazione e Digitalizzazione", incentrato sui principali strumenti di lavoro Teams ed erogato a circa novanta persone, 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.

Sempre in ambito di formazione sull'Intelligenza Artificiale e sulle sue applicazioni, si è tenuto il corso outdoor "AI Generativa e suo impatto sulla Leadership e sulla Governance", che ha coinvolto i dirigenti.

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

E' stato formato il nuovo gruppo Customer, composto da quindici persone, mediante formazione tecnica sul CRM e sul nuovo centralino, e mediante il corso "Comunicare a colori" per gestire la comunicazione con clienti e colleghi.

Proseguono i percorsi di sostegno alla genitorialità attraverso corsi di coaching e yoga erogati da colleghe del Training Center alle neomamme che rientrano al lavoro.

Per quanto riguarda la formazione in ambito safety si evidenzia un importante corso, "Management of Change at Aerodromes", fruito dalla collega di compliance.

### 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 settembre 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 nei primi nove mesi del 2024 ha gestito 16.459.222 Kg. di merce evidenziando una flessione del 6% rispetto al 2023, dovuta interamente alla cessazione del servizio, a carattere temporaneo, ad un *courier*. Nel dettaglio delle componenti risulta in crescita del 67% il traffico via aerea ed in contrazione del 34% il traffico via superficie, flessione quasi interamente imputabile al venir meno dei volumi courier suddetti.

I **ricavi** complessivi del periodo sono aumentati del 21,8% 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'11,3%. Il **Margine Operativo Lordo** dei primi nove mesi del 2024 evidenzia quindi una crescita del 62,9% sull'analogo periodo del 2023 attestandosi a 0,8 milioni di Euro e il **Risultato Netto** del periodo, pari a 575 mila Euro, del 60,7%.



Si rimanda, infine, alla Nota 27 al presente Bilancio intermedio novestrale 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 periodo gennaio-settembre 2024 Tag ha registrato una crescita dei **movimenti** del 7,3% rispetto al 2023 ed un aumento del **tonnellaggio** dell'11,7% che conferma il trend positivo degli ultimi anni. Il traffico **passaggeri** nel periodo gennaio-settembre 2024 è risultato superiore del 6,7% 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 (+12,1%), i **ricavi** complessivi del periodo superano del 13,5% i valori del 2023. Anche i **costi** rilevano un aumento dell'11,4% per effetto di maggiori costi per l'acquisto di carburante ed altri costi operativi. Il **Margine Operativo Lordo** si attesta a 1,2 milioni di Euro (contro 1 milione al 30 settembre 2023) e il **Risultato Netto** del periodo a 687 mila Euro, quest'ultimo in decisa crescita rispetto al periodo di confronto che registrava un utile di 325 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 terzo trimestre 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:

- l'avanzamento del cantiere di realizzazione della fascia boscata a nord dell'aeroporto di estensione pari a 40 ettari inclusa di un percorso ciclabile;
- il completamento dell'impianto fotovoltaico sul coperto dell'aerostazione;
- la finalizzazione della progettazione esecutiva di un grande impianto fotovoltaico a nord della pista di volo che contribuirà in maniera sostanziale al raggiungimento degli obiettivi Net Zero 2030 della Società;
- la conferma dell'impegno sui temi di mobilità sostenibile con l'adesione al progetto europeo *Travel Wise*, che ha l'obiettivo di migliorare l'integrazione modale tramite la condivisione di dati relativi ai flussi passeggeri.

In ambito sociale, continua l'impegno di aeroporto per supportare i propri dipendenti e la comunità locale. In particolare, in questi nove mesi si segnala:

- il rinnovo di due importanti certificazioni: la UNI/PdR 125:2022, le "Linee guida sul sistema di gestione per la parità di genere" con il punteggio di 100/100 e la UNI ISO 30415:2021, il *framework* per la Diversità e l'Inclusione con il punteggio di 59,66;
- l'attivazione di iniziative di *welfare*, in continuità con le precedenti annualità (piattaforma *flexible Benefits*, campagna antinfluenzale, borse di studio per figli 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. Di seguito le iniziative portate avanti in questo ambito:

- Analisi del contesto aziendale ed esterno e dei requisiti normativi;
- Mappatura degli impatti generati o “subiti” dall’azienda, dei rischi e delle opportunità;
- Prioritizzazione di impatti, rischi e opportunità e definizione dei temi materiali per AdB;
- Avvio delle attività di *Stakeholder Engagement* (passeggeri, Enti, subconcessionari, dipendenti) tramite la somministrazione di questionari, interviste e l’organizzazione di momenti d’ascolto dedicati.

I prossimi passi includeranno l’approfondimento dei gap emersi dall’analisi di contesto normativo e la definizione di piani di adeguamento al fine di impostare miglioramento continuo delle performance ESG dell’azienda.

## 4.2 LA QUALITÀ

Si conferma l’andamento del primo semestre dell’anno con 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% fatta eccezione per la disponibilità di punti di ricarica, servizio condizionato dalla presenza dei cantieri, che ha visto temporanee rimodulazioni degli spazi e dei servizi in essi dislocati. La pulizia del terminal e delle *toilettes* ha mantenuto livelli di soddisfazione molto elevati come nel primo semestre, come risultato dei lavori di riqualifica degli stessi svolti nel corso del 2023.

Continua il monitoraggio costante da parte del team *facilitation*, 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 ad eccezione di quello rilevato ai controlli di sicurezza che è leggermente aumentato a causa della presenza dei cantieri nell’area interessata. Si conferma anche nel periodo di picco estivo la maggiore presenza di personale *security* e di quello a supporto del passeggero, al fine di mantenere un buon livello di servizio anche in presenza dei lavori.

Si sottolinea la miglior performance dei tempi di discesa primo passeggero e riconsegna bagagli, le azioni messe in campo in concerto con le società di Handling hanno infatti portato risultati significativi.

INDICATORI	Gen-Set 2024	Gen-Set 2023
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilettes	98.4	98,4
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni	87.9	91
Percezione complessiva su efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico	99.7	100
Percezione su chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica interna	95.4	100
Tempo di attesa al check-in	20’31’’	21’20’’

INDICATORI	Gen-Set 2024	Gen-Set 2023
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	09'09"	6'59"
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in partenza prenotati	07'37"	9'27"
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in arrivo prenotati	05'34	5'41"
Tempi di riconsegna del primo bagaglio	24'59"	28'59"
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio	30'59"	36'59"
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	05'32"	6'52"

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 ulteriormente 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 periodo in esame.

### 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.

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).

In data 24 ottobre 2024 si è svolta l’Audizione Annuale degli Utenti dello scalo “Guglielmo Marconi” di Bologna, avente ad oggetto la determinazione dei corrispettivi per l’annualità 2025. Il corrispettivo PRM 2025 è stato approvato con voto favorevole dagli utenti. L’attività di vigilanza dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai termini e per gli effetti del paragrafo 6.1.2 del Modello ART risulta, tuttora, in corso, così come, parimenti, quella di vigilanza ENAC rispetto al corrispettivo PRM 2025 approvato.

## **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 avuto 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 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale con entrata in vigore il 25 settembre 2024. 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 approvazione della 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).

Enac ha altresì approvato i parametri di coordinamento per la stagione IATA Summer 2025 definendo per l’aeroporto di Bologna:

- capacità aeroportuale: 18 movimenti all’ora nella fascia diurna oltre ai 14 già noti della fascia notturna;
- capacità terminal: 1.800 passeggeri all’ora in partenza e 3.000 passeggeri in arrivo;
- 31 piazzole di sosta aeromobili;

definendo, infine, che, “atteso che il sottosistema funzionale critico è rappresentato dal terminal passeggeri, i movimenti di aviazione generale e, in generale, quelli che non impattano sulla capacità di tale infrastruttura, potranno essere computati oltre il limite della capacità aeroportuale ottimale dei 18 movimenti all’ora ed entro il limite della capacità operativa dei 24 movimenti all’ora”, peraltro quest’ultimo mai raggiunto, fin qui, dallo scalo.

In relazione alla determinazione suddetta di Enac, AdB ha provveduto a dare tempestiva informativa all'Utenza dello scalo, discutendo della limitazione di capacità per la stagione Summer 2025 nell'ambito delle riunioni del Comitato di Coordinamento, altresì alla presenza di Assoclearence.

AdB ha altresì formulato istanza di accesso alla documentazione istruttoria esitata nella determina di cui sopra.

## **6. IL CONTENZIOSO**

Per le informazioni relative al contenzioso si rimanda alla Nota 27 del presente bilancio intermedio novestrale.

## **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.

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 settembre 2024, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 54,1%.

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 intermedio novestrale.

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

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

### Andamento del traffico

Anche in ottobre lo scalo di Bologna ha superato il milione di passeggeri, arrivando a quota 1.004.010, in aumento del 6,4% sullo stesso mese del 2023 e registrando il volume storicamente più alto di questo mese per lo scalo. Complessivamente, nei primi dieci mesi del 2024, oltre 9 milioni di persone hanno scelto di volare da/per Bologna.

Nei primi dieci mesi del 2024 i passeggeri complessivi sono stati quindi 9.338.332, in aumento del 7,9% sullo stesso periodo del 2023, mentre i movimenti sono stati 66.985, in crescita del 5,7% sul 2023. Le merci trasportate per via aerea nei primi dieci mesi dell'anno sono state 38.151 tonnellate, in aumento dell'11,1% sul 2023.

Le destinazioni più volate di ottobre sono state: Catania, Barcellona, Tirana, Palermo, Cagliari, Istanbul, Parigi CDG, Brindisi, Bucarest e Madrid.

## **Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione**

Secondo le stime ACI, l'industria globale raggiungerà i volumi pre-pandemici alla fine del 2024 (+4% vs 2019), migliorando significativamente l'andamento anche rispetto al 2023 (+10%) guidato dalla componente di traffico domestico. L'andamento tuttavia risulterà ancora eterogeneo fra le regioni, beneficiando di fattori macroeconomici positivi, come il calo dell'inflazione e l'alleviamento della pressione sui consumi, scontando tuttavia rischi geopolitici al ribasso derivanti dai conflitti in corso, oltre ad elementi di incertezza legati all'operatività (es. pressioni sulla *supply chain* e restrizioni sulla consegna dei velivoli). Nonostante, quindi, i vettori registrino un ritorno alla marginalità positiva, i costi rimangono elevati rispetto al periodo pre-pandemico in un contesto caratterizzato da incertezza in crescita nelle politiche di commercio globali (*Fonte: ACI World, The trusted source for air travel demand updates, settembre 2024*).

Il Gruppo chiude il periodo gennaio-settembre 2024 con risultati largamente positivi in termini di evoluzione del traffico e andamento economico-finanziario. Per l'ultimo trimestre 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, pur risentendo della stagionalità dei volumi, 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, continuano 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, 14 novembre 2024

**Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 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 30.09.2024	al 31.12.2023
Diritti di concessione		242.279	224.716
Altre attività immateriali		2.075	1.480
<b>Attività immateriali</b>	<b>1</b>	<b>244.354</b>	<b>226.196</b>
Terreni, immobili, impianti e macchinari		12.121	11.007
Investimenti immobiliari		1.617	1.617
<b>Attività materiali</b>	<b>2</b>	<b>13.738</b>	<b>12.624</b>
Partecipazioni	<b>3</b>	244	44
Altre attività finanziarie non correnti	<b>4</b>	17.229	16.032
Attività fiscali differite	<b>5</b>	4.755	4.041
Altre attività non correnti	<b>6</b>	146	187
<b>Altre attività non correnti</b>		<b>22.374</b>	<b>20.304</b>
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>280.466</b>	<b>259.124</b>
Rimanenze di magazzino	<b>7</b>	797	878
Crediti commerciali	<b>8</b>	19.397	19.072
Altre attività correnti	<b>9</b>	9.791	6.882
Attività finanziarie correnti	<b>10</b>	700	5.002
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	<b>11</b>	38.310	44.334
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>		<b>68.995</b>	<b>76.168</b>
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>		<b>349.461</b>	<b>335.292</b>

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.09.2024	al 31.12.2023
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		106.189	98.949
Risultato del periodo		19.536	16.706
<b>PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO</b>	<b>12</b>	<b>216.039</b>	<b>205.969</b>
<b>PATRIMONIO NETTO DI TERZI</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>12</b>	<b>216.039</b>	<b>205.969</b>
Fondi benefici a dipendenti e assimilati	<b>13</b>	3.205	3.317
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	<b>14</b>	12.629	12.107
Fondi per rischi e oneri	<b>15</b>	4.822	4.276
Passività finanziarie non correnti	<b>16</b>	23.885	21.399
Altri debiti non correnti		85	77
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>44.626</b>	<b>41.176</b>
Debiti commerciali	<b>17</b>	20.620	26.897
Altre passività	<b>18</b>	48.182	38.969
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	<b>14</b>	3.793	2.259
Fondi per rischi e oneri	<b>15</b>	848	467
Passività finanziarie correnti	<b>16</b>	15.353	19.555
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>		<b>88.796</b>	<b>88.147</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>		<b>133.422</b>	<b>129.323</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		<b>349.461</b>	<b>335.292</b>



## Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023
Ricavi per servizi aeronautici		55.055	47.657
Ricavi per servizi non aeronautici		42.278	39.168
Ricavi per servizi di costruzione		20.651	16.808
Altri ricavi e proventi della gestione		711	1.082
<b>Ricavi</b>	<b>19</b>	<b>118.695</b>	<b>104.715</b>
Materiali di consumo e merci		(2.729)	(2.581)
Costi per servizi		(17.540)	(18.182)
Costi per servizi di costruzione		(19.668)	(16.007)
Canoni, noleggi e altri costi		(8.383)	(7.987)
Oneri diversi di gestione		(2.829)	(2.944)
Costo del personale		(25.376)	(22.983)
<b>Costi</b>	<b>20</b>	<b>(76.525)</b>	<b>(70.684)</b>
Ammortamento diritti di concessione		(6.789)	(6.181)
Ammortamento altre attività immateriali		(662)	(399)
Ammortamento attività materiali		(1.568)	(1.576)
<b>Ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>21</b>	<b>(9.019)</b>	<b>(8.156)</b>
Riprese di valore (svalutazioni nette) dei crediti commerciali e diversi		(607)	(493)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(2.466)	(1.946)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(932)	(1.132)
<b>Accantonamenti per rischi ed oneri</b>	<b>22</b>	<b>(4.005)</b>	<b>(3.571)</b>
<b>Totale Costi</b>		<b>(89.549)</b>	<b>(82.411)</b>
<b>Risultato operativo</b>		<b>29.146</b>	<b>22.304</b>
Proventi finanziari	<b>23</b>	513	611
Oneri finanziari	<b>23</b>	(2.086)	(2.411)
<b>Risultato ante imposte</b>		<b>27.573</b>	<b>20.504</b>
Imposte del periodo	<b>24</b>	(8.037)	(5.845)
<b>Utile (perdita) del periodo</b>		<b>19.536</b>	<b>14.659</b>
Utile (perdita) di terzi		<b>0</b>	<b>0</b>
Utile (perdita) di gruppo		<b>19.536</b>	<b>14.659</b>
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		<b>0,54</b>	<b>0,41</b>
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		<b>0,54</b>	<b>0,41</b>

## Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023
Utile (perdita) di esercizio (A)	19.536	14.659
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>	0	0
<b><i>Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)</i></b>	0	0
<b><i>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i></b>		
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)
<b><i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i></b>	70	16
<b>Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B</b>	70	16
<b>Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)</b>	19.606	14.675
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	19.606	14.675

## Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2024	al 30.09.2023
<i>Gestione reddituale caratteristica</i>		
Risultato di esercizio ante imposte	27.573	20.504
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
- Margine da servizi di costruzione	(983)	(801)
+ Ammortamenti	9.019	8.156
+ Accantonamento fondi	4.005	3.571
+ Oneri/(proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	925	526
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	647	1.274
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	38	88
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	88	101
<b>Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante</b>	<b>41.312</b>	<b>33.419</b>
Variazione rimanenze di magazzino	81	(5)
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(942)	(15.707)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti	(3.753)	(8.100)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(6.277)	4.239
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	587	5.881
Interessi pagati	(969)	(1.722)
Interessi incassati	204	120
Imposte pagate	(2.978)	(2.393)
TFR e altri fondi del personale pagati	(177)	(45)
Utilizzo fondi	(1.368)	(2.254)
<b>Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto</b>	<b>25.720</b>	<b>13.433</b>
Acquisto di attività materiali	(2.697)	(1.241)
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(24.644)	(15.766)
Corrispettivo da cessioni di attività materiali e immateriali	14	0
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	200	0
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	4.316	45.000
<b>Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento</b>	<b>(23.211)</b>	<b>27.993</b>
Dividendi corrisposti	(9.537)	0
Finanziamenti ricevuti	9.900	15.000
Finanziamenti rimborsati	(8.603)	(40.244)
Pagamento quota capitale leasing	(293)	(381)
<b>Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento</b>	<b>(8.533)</b>	<b>(25.625)</b>
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>(6.024)</b>	<b>15.801</b>
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti inizio periodo</b>	<b>44.334</b>	<b>27.868</b>
<b>Variazione del periodo delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(6.024)</b>	<b>15.801</b>
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di fine periodo</b>	<b>38.310</b>	<b>43.669</b>

## 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 OCI - Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo = Patrimonio Netto</i>
<b>Patrimonio netto al 31.12.2023</b>	<b>90.314</b>	<b>25.683</b>	<b>9.673</b>	<b>85.926</b>	<b>(3.272)</b>	<b>(703)</b>	<b>(18.359)</b>	<b>16.706</b>	<b>205.969</b>
Attribuzione del risultato esercizio 2023	0	0	795	6.110	0	0	9.803	(16.706)	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(9.537)	0	(9.537)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	70	0	19.536	19.606
<b>Patrimonio netto al 30.09.2024</b>	<b>90.314</b>	<b>25.683</b>	<b>10.468</b>	<b>92.035</b>	<b>(3.272)</b>	<b>(633)</b>	<b>(18.093)</b>	<b>19.536</b>	<b>216.039</b>

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo o Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva OCI - Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo = Patrimonio Netto</i>
<b>Patrimonio netto al 31.12.2022</b>	<b>90.314</b>	<b>25.683</b>	<b>8.179</b>	<b>57.389</b>	<b>(3.272)</b>	<b>(658)</b>	<b>(19.435)</b>	<b>31.109</b>	<b>189.310</b>
Attribuzione del risultato esercizio 2022	0	0	1.494	28.537	0	0	1.076	(31.109)	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	16	0	14.659	14.675
<b>Patrimonio netto al 30.09.2023</b>	<b>90.314</b>	<b>25.683</b>	<b>9.673</b>	<b>85.926</b>	<b>(3.272)</b>	<b>(642)</b>	<b>(18.359)</b>	<b>14.659</b>	<b>203.983</b>

## Note esplicative ai prospetti contabili consolidati

## Informazioni sull'attività del Gruppo

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

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

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

### Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato intermedio del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato abbreviato del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per i nove mesi chiusi al 30 settembre 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 periodo 1° gennaio - 30 settembre 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 intermedio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per il periodo chiuso al 30 settembre 2024 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 14 novembre 2024.

## Contenuto e forma del bilancio consolidato intermedio

Il Bilancio Consolidato al 30 settembre presentato in forma sintetica è stato predisposto in conformità a quanto richiesto dallo IAS 34 “Bilanci Intermedi” fornendo le note informative sintetiche previste dal suddetto principio contabile internazionale eventualmente integrate al fine di fornire un maggior livello informativo ove ritenuto necessario. Il presente Bilancio Consolidato deve pertanto essere letto congiuntamente al bilancio consolidato dell’esercizio 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 paragrafo “Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall’Unione Europea adottati dal Gruppo” del Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2024. 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 settembre 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 30.09.2024	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

### 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.



<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al	per i nove mesi chiusi	per i nove mesi chiusi	per i nove mesi
	30.09.2024	al 30.09.2024	al 30.09.2024	chiusi al 30.09.2024
	Aviation	Non Aviation	Altro	Totale
Ricavi	71.390	47.305	0	118.695
Costi	(57.368)	(19.157)	0	(76.525)
<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>14.022</b>	<b>28.148</b>	<b>0</b>	<b>42.170</b>
Ammortamenti e svalutazioni	(5.808)	(3.211)	0	(9.019)
Accantonamenti	(3.616)	(389)	0	(4.005)
<b>Risultato operativo</b>	<b>4.598</b>	<b>24.548</b>	<b>0</b>	<b>29.146</b>
Proventi finanziari	0	0	513	513
Oneri finanziari	0	0	(2.086)	(2.086)
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>4.598</b>	<b>24.548</b>	<b>(1.573)</b>	<b>27.573</b>
Imposte del periodo	0	0	(8.037)	(8.037)
<b>Utile (perdita) del periodo</b>	<b>4.598</b>	<b>24.548</b>	<b>(9.610)</b>	<b>19.536</b>
<b>Utile (perdita) di terzi</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Utile (perdita) di gruppo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>19.536</b>

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

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

<i>in migliaia di euro</i>	Al 30.09.2024	Al 30.09.2024	Al 30.09.2024	Al 30.09.2024
	Aviation	Non Aviation	Altro	Totale
<b>Attività non correnti</b>	<b>213.146</b>	<b>44.951</b>	<b>22.369</b>	<b>280.466</b>
<b>Attività immateriali</b>	<b>207.792</b>	<b>36.562</b>	<b>0</b>	<b>244.354</b>
Diritti di concessione	206.721	35.558	0	242.279
Altre attività immateriali	1.071	1.004	0	2.075
<b>Attività materiali</b>	<b>5.350</b>	<b>8.387</b>	<b>0</b>	<b>13.738</b>
Terreni, immobili, impianti e macchinari	5.350	6.770	0	12.121
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
<b>Altre attività non correnti</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>22.369</b>	<b>22.374</b>
Partecipazioni	0	0	244	244
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	17.229	17.229
Attività fiscali differite	0	0	4.755	4.755
Altre attività non correnti	3	2	141	146
<b>Attività correnti</b>	<b>21.695</b>	<b>6.687</b>	<b>40.613</b>	<b>68.995</b>
Rimanenze di magazzino	417	380	0	797
Crediti commerciali	13.762	5.635	0	19.397
Altre attività correnti	7.516	672	1.603	9.791
Attività finanziarie correnti	0	0	700	700
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	38.310	38.310
<b>Totale attività</b>	<b>234.841</b>	<b>51.638</b>	<b>62.982</b>	<b>349.461</b>

<i>in migliaia di euro</i>	Al 30.09.2023	Al 30.09.2023	Al 30.09.2023	Al 30.09.2023
	Aviation	Non Aviation	Altro	Totale
<b>Attività non correnti</b>	<b>192.613</b>	<b>37.470</b>	<b>19.192</b>	<b>249.275</b>
<b>Attività immateriali</b>	<b>189.060</b>	<b>28.699</b>	<b>0</b>	<b>217.759</b>
Diritti di concessione	188.278	28.036	0	216.314
Altre attività immateriali	782	663	0	1.445
<b>Attività materiali</b>	<b>3.482</b>	<b>8.760</b>	<b>0</b>	<b>12.242</b>
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3.482	7.143	0	10.625
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
<b>Altre attività non correnti</b>	<b>71</b>	<b>11</b>	<b>19.192</b>	<b>19.274</b>
Partecipazioni	0	0	119	119
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	15.231	15.231
Attività fiscali differite	0	0	3.663	3.663
Altre attività non correnti	71	11	179	261
<b>Attività correnti</b>	<b>31.183</b>	<b>8.203</b>	<b>45.217</b>	<b>84.603</b>
Rimanenze di magazzino	423	494	0	917
Crediti commerciali	21.456	6.439	0	27.895
Altre attività correnti	9.304	1.270	1.548	12.122
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	43.669	43.669
<b>Totale attività</b>	<b>223.796</b>	<b>45.673</b>	<b>64.409</b>	<b>333.878</b>

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

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

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

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

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

Riportiamo di seguito le principali differenze:

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

## ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

### ATTIVITÀ

#### 1. Attività Immateriali

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2024	al 31.12.2023	Variazione
Diritti di concessione	242.279	224.716	17.563
Software, licenze e diritti simili	1.030	861	169
Altre attività immateriali	36	40	(4)
Altre attività immateriali in corso	1.009	579	430
<b>TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI</b>	<b>244.354</b>	<b>226.196</b>	<b>18.158</b>

Al 30 settembre 2024, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 24,4 milioni di Euro al lordo degli ammortamenti di periodo (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) dovuta principalmente a:

- ai seguenti investimenti entrati in funzione:
  - 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 dei controlli di sicurezza all'area check-in 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 e fase 2;
  - 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 stoccaggio carburanti nell'ambito dei lavori della nuova viabilità perimetrale;
  - esproprio di ulteriori 10 ettari per la realizzazione di una fascia boscata a nord dell'aeroporto quale opera di compensazione ambientale;
  - fornitura e installazione dei sistemi antintrusione presso le isole check in.

- oltre ai seguenti interventi in corso di realizzazione al 30 settembre 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;
- impianto fotovoltaico a 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 6,8 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 gli investimenti relativi all'acquisto di licenze

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

In relazione alla predisposizione del bilancio consolidato al 30 settembre 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 settembre 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	<b>al 30.09.2024</b>	<b>al 31.12.2023</b>	<b>Variazione</b>
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	2.863	3.077	(214)
Macchinari, attrezzature e impianti	3.335	1.756	1.579
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	2.069	1.955	114
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	906	911	(5)
Investimenti Immobiliari	1.617	1.617	0
<b>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI</b>	<b>13.553</b>	<b>12.079</b>	<b>1.474</b>
Diritti d'uso terreni	25	254	(229)
Diritti d'uso macchinari, attrezzature e impianti	81	161	(80)
Diritti d'uso mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	79	130	(51)
<b>TOTALE DIRITTI D'USO ATTIVITA' MATERIALI</b>	<b>185</b>	<b>545</b>	<b>(360)</b>
<b>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO</b>	<b>13.738</b>	<b>12.624</b>	<b>1.114</b>

Al 30 settembre 2024 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 2,7 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 spargiliquido de-icing
- server ed altri apparati IT;

di una nuova centrale telefonica, in corso di realizzazione al 30 settembre.

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

La voce Investimenti immobiliari accoglie il valore complessivo del compendio immobiliare di proprietà del Gruppo destinato alla realizzazione di investimenti immobiliari. Tale investimento è stato iscritto inizialmente al costo di acquisto, valutato successivamente al fair value, aggiornato periodicamente mediante valutazioni commissionate dalla Capogruppo. Nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2022 sulla base della valutazione affidata ad un perito esterno a supporto della valorizzazione al fair value, il valore di tale compendio immobiliare è stato svalutato. 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 settembre 2024 a confronto con i dati al 31 dicembre 2023:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 30.09.2024
Altre partecipazioni	44	200	0	0	244
<b>TOTALE PARTECIPAZIONI</b>	<b>44</b>	<b>200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>244</b>

La composizione della voce in esame è la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 30.09.2024	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
<b>TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI</b>		<b>244</b>	<b>44</b>	<b>200</b>



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 settembre 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 periodo chiuso al 30 settembre 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi / Riclassifiche	Svalutazioni	al 30.09.2024
Credito da Terminal Value	4.076	1.181	0	0	5.258
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Altre attività finanziarie	1.083	15	0	0	1.098
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI</b>	<b>16.032</b>	<b>1.196</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>17.229</b>

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

- 5,3 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 periodo 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 con riferimento ai risultati intermedi comunicati al 30 giugno dalla concessionaria e alle previsioni di traffico per l'intera annualità 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 dal bilancio semestrale 2024 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 30.09.2024
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	6.831	1.285	(508)	7.608

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 30.09.2024
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.790	65	(2)	2.853

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 30.09.2024
ATTIVITA' FISCALI DIFFERITE	4.041	1.220	(506)	4.755

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 periodo 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 settembre 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 30.09.2024	al 31.12.2023	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	5	42	(37)
Depositi cauzionali	91	95	(4)
Crediti tributari non correnti	50	50	0
<b>ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>146</b>	<b>187</b>	<b>(41)</b>

## 7. Rimanenze di magazzino

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2024	al 31.12.2023	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	596	587	9
Rimanenze di Prodotti finiti	201	291	(90)
<b>RIMANENZE DI MAGAZZINO</b>	<b>797</b>	<b>878</b>	<b>(81)</b>

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 30.09.2024	al 31.12.2023	Variazione
Crediti commerciali	21.786	20.844	942
Fondo svalutazione	(2.389)	(1.772)	(617)
<b>CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>19.397</b>	<b>19.072</b>	<b>326</b>

Al 30 settembre 2024 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere, ammontano a 21,8 milioni di Euro ed evidenziano una crescita di circa 1 milione di Euro rispetto al 31 dicembre 2023.

La movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti nel corso del periodo è stata la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 30.09.2024
<b>FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>(1.772)</b>	<b>(629)</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>(2.389)</b>

A inizio novembre 2024 il 62% dei crediti della Capogruppo esposti al 30 settembre è stato incassato.

## 9. Altre attività correnti

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2024	al 31.12.2023	Variazione
Credito IVA	100	265	(165)
Crediti per imposte dirette	155	53	102
Altri crediti tributari	23	42	(19)
Crediti verso il personale	87	55	32
Altri crediti	9.426	6.467	2.959
<b>ALTRE ATTIVITA' CORRENTI</b>	<b>9.791</b>	<b>6.882</b>	<b>2.908</b>

La crescita di questa categoria è dovuta all'aumento della voce "altri crediti" per 2,9 milioni di Euro di cui si fornisce il dettaglio nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2024	al 31.12.2023	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	7.691	5.666	2.025
Crediti per Iresa	256	185	71
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.353)	(1.337)	(16)
Ratei e Risconti attivi	1.348	715	633
Anticipi a fornitori	867	517	350
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	133	69	64
Altri crediti correnti	484	652	(168)
<b>TOTALE ALTRI CREDITI</b>	<b>9.426</b>	<b>6.467</b>	<b>2.959</b>

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 e la cui crescita 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 30.09.2024
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(1.327)	(21)	0	6	(1.342)
Fondo svalutazione crediti per Iresa	(10)	(2)	0	1	(11)
<b>TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI</b>	<b>(1.337)</b>	<b>(21)</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>(1.353)</b>

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 indeterminazione del credito che ne aveva determinato la non iscrizione al 31 dicembre 2022 e che viene confermata al 30 settembre 2024.

## 10. Attività Finanziarie Correnti

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2024	al 31.12.2023	Variazione
Time deposit	700	5.002	(4.302)
<b>ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI</b>	<b>700</b>	<b>5.002</b>	<b>(4.302)</b>

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Acquisizioni	Altri incrementi /riclassifiche	Decrementi/ Cessioni/ riclassifiche	al 30.09.2024
Time deposit	5.002	700	0	(5.002)	700
<b>TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI</b>	<b>5.002</b>	<b>700</b>	<b>0</b>	<b>(5.002)</b>	<b>700</b>

Le attività finanziarie correnti iscritte al 31 dicembre 2023 per 5 milioni di Euro riguardavano *Time Deposit* incassati al 30 giugno 2024. Le acquisizioni del periodo riguardano *Time Deposit* acquistati nel 2024 e in scadenza a febbraio 2025.

## 11. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2024	al 31.12.2023	Variazione
Depositi bancari e postali	38.283	44.304	(6.021)
Denaro e valori in cassa	27	30	(3)
<b>DISPONIBILITA' LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI</b>	<b>38.310</b>	<b>44.334</b>	<b>(6.024)</b>

La voce “depositi bancari e postali” è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari oltre che da *Time Deposit* del valore nominale di 300 mila Euro in scadenza nel mese di novembre. Oltre ai conti correnti bancari la Capogruppo dispone di una linea di credito non utilizzata di 5 milioni di Euro.

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

## PASSIVITÀ

### 12. Patrimonio netto

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

<i>in migliaia di euro</i>	<b>al 30.09.2024</b>	<b>al 31.12.2023</b>	<b>Variazione</b>
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	106.189	98.949	7.240
Risultato dell'esercizio	19.536	16.706	2.830
<b>PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO</b>	<b>216.039</b>	<b>205.969</b>	<b>10.070</b>

#### i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 30 settembre 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:

<b>in unità di euro</b>	<b>per i nove mesi chiusi al 30.09.2024</b>	<b>per i nove mesi chiusi al 30.09.2023</b>
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	19.606.120	14.673.920
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
<b>Utile/(Perdita) Base per azione</b>	<b>0,54</b>	<b>0,41</b>
<b>Utile/(Perdita) Diluito per azione</b>	<b>0,54</b>	<b>0,41</b>

(\*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo Consolidato

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



## ii. Riserve

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

<i>in migliaia di euro</i>	<b>al 30.09.2024</b>	<b>al 31.12.2023</b>	<b>Variazione</b>
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 – Utile/(perdite) attuariali	(633)	(703)	70
<b>TOTALE RISERVE</b>	<b>106.189</b>	<b>98.949</b>	<b>7.240</b>

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 30.09.2024	al 31.12.2023	Variazione
Utili/(perdite) attuariali IAS 19	(830)	(922)	92
Imposte differite su utili/(perdite) attuariali IAS 19	197	219	(22)
<b>RISERVA OCI – Utili/(perdite) attuariali</b>	<b>(633)</b>	<b>(703)</b>	<b>70</b>
<b>di cui di Terzi</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>di cui del Gruppo</b>	<b>(633)</b>	<b>(703)</b>	<b>70</b>

### 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 settembre 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2024	al 31.12.2023	Variazione
Fondo TFR	2.901	3.086	(185)
Altri fondi relativi al personale	304	231	73
<b>TOTALE FONDI BENEFICI A DIPENDENTI E ASSIMILATI</b>	<b>3.205</b>	<b>3.317</b>	<b>(112)</b>

La tabella di seguito riporta la movimentazione del periodo 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 30.09.2024
Fondo TFR	3.086	15	70	(177)	(92)	2.901
Altri fondi relativi al personale	231	73	0	0	0	304
<b>TOTALE FONDI BENEFICI A DIPENDENTI E ASSIMILATI</b>	<b>3.317</b>	<b>88</b>	<b>70</b>	<b>(177)</b>	<b>(92)</b>	<b>3.205</b>

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 30 settembre 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 periodo chiuso al 30 settembre 2024, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Incrementi	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.09.2024
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	12.107	3.409	(2)	(2.884)	12.629
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	2.259	0	(1.350)	2.884	3.793
<b>TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI</b>	<b>14.366</b>	<b>3.409</b>	<b>(1.352)</b>	<b>0</b>	<b>16.422</b>

Al 30 settembre 2024 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo ammonta a 16,4 milioni di Euro contro 14,4 milioni al 31 dicembre 2023. L'incremento è dovuto all'accantonamento della quota dei primi nove mesi del 2024 per 2,5 milioni di Euro oltre a 0,9 milioni di incremento per effetto degli oneri finanziari di attualizzazione dei flussi finanziari. Gli utilizzi per 1,3 milioni di Euro riguardano principalmente interventi di riqualifica dei bagni ed impermeabilizzazione del coperto del Terminal e interventi vari sugli impianti.

La curva dei tassi d'interesse in Euro è utilizzata ai fini di *discounting* nella valutazione. Nel caso specifico sono stati utilizzati quali dati di input per il *bootstrap* della curva: i tassi di deposito (Euribor 1 week, Euribor 1M, Euribor 3M); i tassi futures indicizzati al tasso Euribor 3M e i tassi swap indicizzati al tasso Euribor 6M, rilevati da alcuni *information provider* (Sole 24 Ore).

## 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 periodo chiuso al 30 settembre 2024:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 30.09.2024
Fondo rischi per contenziosi in corso	2.305	396	(5)	2.697
Altri fondi rischi e oneri	1.971	160	(5)	2.125
<b>FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI</b>	<b>4.276</b>	<b>555</b>	<b>(10)</b>	<b>4.822</b>
Fondo arretrati lavoro dipendente	467	381	0	848
<b>FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI</b>	<b>467</b>	<b>381</b>	<b>0</b>	<b>848</b>
<b>TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI</b>	<b>4.743</b>	<b>937</b>	<b>(10)</b>	<b>5.671</b>

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 settembre 2024 tale voce è costituita prevalentemente da fondi della Capogruppo per gli accantonamenti effettuati nei precedenti esercizi, oltre alla quota del periodo per 396 mila Euro, volti a coprire la stima degli interessi eventualmente dovuti in relazione al debito relativo al servizio antincendio (21,3 milioni di Euro al 30 settembre 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 periodo in attesa del perfezionamento dell’iter previsto;
- per 0,3 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 periodo in esame la movimentazione di tale fondo ammonta a 160 mila Euro.

I fondi correnti per 0,8 milioni di Euro al 30 settembre 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 settembre 2024 confrontate con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	<b>al 30.09.2024</b>	<b>al 31.12.2023</b>	<b>Variazione</b>
Mutui - parte non corrente	23.852	21.284	2.568
Passività finanziarie non correnti per diritti d'uso	33	115	(82)
<b>PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI</b>	<b>23.885</b>	<b>21.399</b>	<b>2.486</b>
Mutui – parte corrente	11.066	12.323	(1.257)
Passività finanziarie correnti per diritti d'uso	242	454	(212)
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	3.943	6.742	(2.799)
Altri debiti finanziari correnti	102	36	66
<b>PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI</b>	<b>15.353</b>	<b>19.555</b>	<b>(4.202)</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE</b>	<b>39.238</b>	<b>40.954</b>	<b>(1.716)</b>

Le passività finanziarie al 30 settembre 2024 ammontano a 39,2 milioni di Euro in calo di 1,7 milioni rispetto al 31 dicembre 2023 principalmente per:

- il pagamento delle rate dei mutui in scadenza nel periodo (8,6 milioni di Euro) al netto del tiraggio di 10 milioni di Euro del finanziamento BEI sotto descritto
- la diminuzione dei debiti per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e Iresa (2,8 milioni di Euro) per la quota incassata dai vettori al 30 settembre 2024 e riversata agli Enti creditori nel mese di ottobre.

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 4,7 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti e per 6,3 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui parte corrente. Nei primi nove mesi del 2024 sono state rimborsate rate per 4,7 milioni di Euro;
- mutuo decennale con scadenza dicembre 2024, in essere al 30 settembre 2024 per 1,3 milioni di Euro erogato da Intesa Sanpaolo Spa e classificato tra i mutui correnti. Nel periodo 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 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente e per 3 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui – parte corrente. Al 30 settembre 2024 sono state rimborsate rate per 2,3 milioni di Euro;

- mutuo quindicennale con scadenza 2026 per un residuo complessivo al 30 settembre 2024 di 0,8 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 0,3 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente, e per 0,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi dodici mesi, tra i mutui – parte corrente. Nei primi nove mesi del 2024 sono state rimborsate rate in scadenza per 0,4 milioni di Euro;
- mutuo sottoscritto a dicembre 2021 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 la Capogruppo ha incassato la prima tranche di 10 milioni di Euro, iscritta tra le passività finanziarie non correnti al netto della commissione d’istruttoria, 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 30.09.2024	al 31.12.2023	Variazione
Mutui - parte non corrente	23.852	21.284	2.568
Mutui - parte corrente	11.066	12.323	(1.257)
<b>TOTALE MUTUI</b>	<b>34.918</b>	<b>33.607</b>	<b>1.311</b>

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 30 settembre 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
BEI (Banca Europea Investimenti)	Mutuo	Tasso fisso del 4,051%	Trimestrali	2042	Si

Relativamente al finanziamento Unicredit con garanzia Sace acceso nel 2020, al costo nominale annuo presente nella tabella suesposta, si aggiunge il costo della garanzia SACE che in questo 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 settembre 2024 il Gruppo non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori in quanto è adempiente rispetto agli impegni contrattuali in essere.

Nella tabella seguente si espongono le passività per 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.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2024	al 31.12.2023	Variazione
Passività finanziarie per diritti d'uso non correnti	33	115	(82)
Passività finanziarie per diritti d'uso correnti	242	454	(212)
<b>TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER DIRITTI D'USO</b>	<b>275</b>	<b>569</b>	<b>(294)</b>

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.

<i>in migliaia di euro</i>	31/12/2023	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/Riclassifiche	30/09/2024
Finanziamenti - quota corrente	12.323	(8.603)	0	7.346	11.066
Passività per diritti d'uso - quota corrente	454	(293)	27	53	242
Finanziamenti - quota non corrente	21.284	9.900	0	(7.332)	23.852
Passività per diritti d'uso - quota non corrente	115	0	1	(83)	33
<b>Totale</b>	<b>34.175</b>	<b>1.004</b>	<b>29</b>	<b>(16)</b>	<b>35.193</b>

## 17. Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2024	al 31.12.2023	Variazione
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>20.620</b>	<b>26.897</b>	<b>(6.277)</b>

I debiti commerciali, che rispetto al 31 dicembre 2023 evidenziano un calo di 6,3 milioni di Euro, 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.

## 18. Altre Passività

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2024	al 31.12.2023	Variazione
Debiti tributari correnti	9.181	2.664	6.517
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	5.393	5.157	236
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso lo Stato	23.917	24.535	(618)
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	9.691	6.613	3.078
<b>TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>48.182</b>	<b>38.969</b>	<b>9.213</b>

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

### i. Debiti Tributari correnti

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2024	al 31.12.2023	Variazione
Debito IVA	602	0	602
Debiti per imposte dirette	7.435	1.637	5.798
Altri debiti tributari	1.144	1.027	117
<b>TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI</b>	<b>9.181</b>	<b>2.664</b>	<b>6.517</b>



La crescita dei debiti tributari correnti è dovuta prevalentemente alle maggiori imposte dirette stimate del periodo. 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 settembre 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	<b>al 30.09.2024</b>	<b>al 31.12.2023</b>	<b>Variazione</b>
Debiti verso il personale per retribuzioni	1.387	1.270	117
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	2.528	2.466	62
Debiti verso istituti di previdenza	1.478	1.421	57
<b>DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI</b>	<b>5.393</b>	<b>5.157</b>	<b>236</b>

### 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:

- 21,3 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" del Bilancio Semestrale al 30 giugno 2024;
- 2,6 milioni di Euro (4,4 milioni al 31 dicembre 2023) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale.

### 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 settembre 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	<b>al 30.09.2024</b>	<b>al 31.12.2023</b>	<b>Variazione</b>
Debiti per addizionale ai diritti d'imbarco e Iresa	6.611	4.526	2.085
Altri debiti correnti	1.698	1.753	(55)
Ratei e risconti passivi correnti	1.382	334	1.048
<b>TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI</b>	<b>9.691</b>	<b>6.613</b>	<b>3.078</b>

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti d'imbarco dei passeggeri e per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 30 settembre, per 6,6 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 periodi a confronto, in relazione all'andamento dei quali si rimanda a quanto più analiticamente commentato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione.

Complessivamente si rilevano ricavi consolidati per 118,7 milioni di Euro contro 104,7 milioni dei primi nove mesi del 2023 (+13,4%). Isolando la voce "ricavi per servizi di costruzione" che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati, maggiori nel periodo in esame, i ricavi rettificati ammontano a 98 milioni di Euro contro 87,9 milioni al 30 settembre 2023 evidenziando una crescita dell'11,5%.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	55.055	47.657	7.398
Ricavi per servizi non aeronautici	42.278	39.168	3.110
Ricavi per servizi di costruzione	20.651	16.808	3.843
Altri ricavi e proventi della gestione	711	1.082	(371)
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>118.695</b>	<b>104.715</b>	<b>13.980</b>

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

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Variazione
Diritti aeroportuali	47.614	41.649	5.965
Parcheggi	16.302	15.120	1.182
Ricavi per servizi di costruzione	20.651	16.808	3.843
Altri	12.043	10.739	1.304
<b>TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15</b>	<b>96.610</b>	<b>84.316</b>	<b>12.294</b>

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

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Variazione
Diritti aeroportuali	47.614	41.649	5.965
Parcheggi	16.302	15.120	1.182
Ricavi per servizi di costruzione	20.651	16.808	3.843
Altro	12.043	10.739	1.304
<b>TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15</b>	<b>96.610</b>	<b>84.316</b>	<b>12.294</b>
Subconcessioni locali commerciali e non	22.011	20.243	1.768
<b>TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15</b>	<b>22.011</b>	<b>20.243</b>	<b>1.768</b>
Ricavi NO IFRS 15	71	156	(85)
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>118.692</b>	<b>104.715</b>	<b>13.977</b>

#### i. Ricavi per servizi aeronautici

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

Questa categoria di ricavi presenta una crescita del 15,5% a fronte di un aumento del traffico passeggeri dell'8,1% grazie principalmente alla contrazione degli incentivi commerciali a passeggero in partenza conseguente a rinnovati contratti di incentivazione.

<i>In migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	778	612	166
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	1.067	775	292
Ricavi da diritti aeroportuali	63.041	58.295	4.746
Ricavi da corrispettivo PRM	4.040	5.179	(1.139)
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(19.680)	(21.945)	2.265
Servizi di handling	2.507	2.168	339
Altri ricavi aeronautici	3.302	2.573	729
<b>TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI</b>	<b>55.055</b>	<b>47.657</b>	<b>7.398</b>

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	27.408	26.800	608
Diritti di approdo, decollo e sosta	23.671	19.496	4.175
Diritti per sicurezza passeggeri	7.815	8.268	(453)
Diritti per controllo bagagli stiva	3.198	3.203	(5)
Diritti di imbarco e sbarco merci	949	610	339
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	0	(82)	82
<b>TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI</b>	<b>63.041</b>	<b>58.295</b>	<b>4.746</b>

## ii. Ricavi per servizi non aeronautici

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

La crescita del 7,9% è dovuta all'aumento del traffico passeggeri con conseguente crescita dei ricavi da servizi direttamente collegati al traffico quali subconcessioni dei locali e delle aree (9,2%) ed i parcheggi (+7,8%).

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Variazione
Subconcessione locali e aree	20.011	18.321	1.690
Parcheggi	16.302	15.120	1.182
Altri ricavi commerciali	5.965	5.727	238
<b>TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI</b>	<b>42.278</b>	<b>39.168</b>	<b>3.110</b>

Di seguito il dettaglio della voce "altri ricavi commerciali" in crescita grazie al buon andamento dei ricavi della Marconi Business Lounge (+25,1%):

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Variazione
Marconi Business Lounge	2.953	2.361	592
Pubblicità	1.017	1.244	(227)
Ricavi commerciali diversi	1.995	2.122	(127)
<b>TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI</b>	<b>5.965</b>	<b>5.727</b>	<b>238</b>

### 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 20,7 milioni di Euro contro 16,8 milioni al 30 settembre 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 periodi chiusi al 30 settembre 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	559	650	(91)
Contributi conto esercizio e conto impianti	139	294	(155)
Ricavo da terminal Value Fondo di Rinnovo	0	138	(138)
Plusvalenze patrimoniali	13	0	13
<b>TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI</b>	<b>711</b>	<b>1.082</b>	<b>(371)</b>

## COSTI

I costi complessivi del periodo evidenziano una crescita dell'8,3% 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% 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 periodi chiusi al 30 settembre 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Variazione
Beni e materiali di consumo	685	726	(41)
Materiali di manutenzione	173	170	3
Carburanti e gasolio	1.871	1.685	186
<b>TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI</b>	<b>2.729</b>	<b>2.581</b>	<b>148</b>

Questa categoria di costi evidenzia una crescita del 5,7% legata al maggior acquisto di carburante per aeromobili di Aviazione Generale in parte compensato da minori acquisti di liquido deicing per aeromobili grazie alle condizioni meteorologiche miti del periodo invernale 2023/2024.

## ii. Costi per Servizi

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

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Variazione
Spese di manutenzione	4.399	4.248	151
Utenze	2.583	2.672	(89)
Pulizie e servizi assimilati	2.165	1.948	217
Prestazioni di terzi	4.087	4.867	(780)
Servizi MBL	492	393	99
Pubblicità, promozione e sviluppo	430	643	(213)
Assicurazioni	785	921	(136)
Prestazioni professionali e consulenze	1.723	1.653	70
Compensi e rimborsi organi statutari	491	489	2
Altri costi per servizi	385	348	37
<b>TOTALE COSTI PER SERVIZI</b>	<b>17.540</b>	<b>18.182</b>	<b>(642)</b>

I costi per servizi calano del 3,5% grazie prevalentemente ai risparmi nei costi per utenze, per prestazioni di terzi legati all'internalizzazione del servizio PRM a far data dal mese di dicembre 2023, nei costi di trasporto dei passeggeri da/per i parcheggi remoti, oltre che ai minori costi per spese pubblicitarie e promozionali e per assicurazioni. In crescita, al contrario, i costi per pulizie, manutenzioni, servizi di sicurezza, servizi MBL e consulenze e prestazioni professionali.

Di seguito un dettaglio delle spese di manutenzione:



<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	949	957	(8)
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	3.047	2.822	225
Spese di manutenzione beni di terzi	403	469	(66)
<b>TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE</b>	<b>4.399</b>	<b>4.248</b>	<b>151</b>

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

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Variazione
Sgombero neve	266	274	(8)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	543	922	(379)
Servizio assistenza PRM	0	716	(716)
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	210	210	0
Servizio di sicurezza	1.619	1.514	105
Altre prestazioni di terzi	1.449	1.231	218
<b>TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI</b>	<b>4.087</b>	<b>4.867</b>	<b>(780)</b>

### iii. Costi per Servizi di costruzione

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

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

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

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Variazione
Canoni di concessione	6.749	6.149	600
Canoni di noleggio	118	142	(24)
Affitti passivi	237	267	(30)
Canoni elaborazione dati	1.276	1.324	(48)
Altri costi per godimento beni di terzi	3	105	(102)
<b>TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI</b>	<b>8.383</b>	<b>7.987</b>	<b>396</b>

La crescita di questa categoria di costi (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 periodi chiusi al 30 settembre 2024 e 2023. Questa categoria di costi evidenzia una lieve flessione rispetto al periodo di confronto (-3,9%):

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Variazione
Oneri tributari	1.130	1.166	(36)
Contributo servizio antincendio	1.182	1.258	(76)
Minusvalenze patrimoniali	4	56	(52)
Altri oneri e spese di gestione	513	464	49
<b>TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE</b>	<b>2.829</b>	<b>2.944</b>	<b>(115)</b>

vi. **Costo del personale**

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

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Variazione
Salari e stipendi	17.646	15.959	1.687
Oneri sociali	4.977	4.569	408
Trattamento fine rapporto	1.224	1.103	121
Trattamento di quiescenza e simili	162	152	10
Altri costi del personale	1.367	1.200	167
<b>TOTALE COSTO DEL PERSONALE</b>	<b>25.376</b>	<b>22.983</b>	<b>2.392</b>

La crescita del costo del personale (10,4%) è dovuta all'aumento dell'organico principalmente operativo (+59 risorse medie del periodo e + 20 risorse al 30 settembre 2024 rispetto al 30 settembre 2023) per il maggior traffico servito e per l'internalizzazione del servizio PRM. Oltre alla crescita dell'organico si rileva nel periodo un maggior ricorso al lavoro somministrato, principalmente per l'assunzione di facilitatori durante la stagione estiva 2024 al fine di mitigare gli impatti dei cantieri dei lavori ed ai maggiori costi per formazione e missioni.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Variazione
Mensa dipendenti	557	474	83
Spese per aggiornamento e formazione del personale	169	124	45
Spese missioni dipendenti	177	119	58
Spese varie per il personale	394	396	(2)
Altri accantonamenti del personale	70	87	(17)
<b>TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE</b>	<b>1.367</b>	<b>1.200</b>	<b>167</b>

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

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Variazione
Dirigenti	8	8	0
Impiegati	471	428	43
Operai	114	98	16
<b>TOTALE PERSONALE</b>	<b>593</b>	<b>534</b>	<b>59</b>

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	al 30.09.2024	al 30.09.2023	Variazione
Dirigenti	9	8	1
Impiegati	463	459	4
Operai	115	100	15
<b>TOTALE PERSONALE</b>	<b>587</b>	<b>567</b>	<b>20</b>

## 21. Ammortamenti e svalutazioni

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

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Variazione
Ammortamento Diritti di concessione	6.789	6.181	608
Ammortamento altre attività immateriali	662	399	263
Ammortamento attività materiali	1.568	1.576	(8)
<b>TOTALE AMMORTAMENTI</b>	<b>9.019</b>	<b>8.156</b>	<b>863</b>

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 345 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 periodi chiusi al 30 settembre 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Variazione
Riprese di valore (svalutazioni nette) dei crediti commerciali e diversi	607	493	114
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	2.466	1.946	520
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	932	1.132	(200)
<b>TOTALE ACCANTONAMENTI</b>	<b>4.005</b>	<b>3.571</b>	<b>434</b>

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. La voce "accantonamento ad altri fondi rischi e oneri" accoglie lo stanziamento del periodo al fondo contenziosi in corso ed oneri futuri oltre che al fondo arretrati lavoro dipendente (rif. nota 15).

### 23. Proventi finanziari e oneri finanziari

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

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Variazione
Proventi da titoli	16	15	1
Proventi finanziari diversi dai precedenti	404	569	(165)
Proventi da attualizzazione fondi	93	27	66
<b>TOTALE PROVENTI FINANZIARI</b>	<b>513</b>	<b>611</b>	<b>(98)</b>
Interessi passivi e oneri bancari	(733)	(1.372)	639
Oneri da attualizzazione fondi	(1.009)	(530)	(479)
Interessi passivi da attualizzazione passività per diritti d'uso	(9)	(23)	14
Altri oneri finanziari	(335)	(486)	151
<b>TOTALE ONERI FINANZIARI</b>	<b>(2.086)</b>	<b>(2.411)</b>	<b>325</b>
<b>TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>	<b>(1.573)</b>	<b>(1.800)</b>	<b>227</b>

Il risparmio evidenziato dalla gestione finanziaria è dovuto alle azioni di riduzione del costo dell'indebitamento effettuate nel 2023 parzialmente compensate dall'aumento degli oneri finanziari da attualizzazione dei fondi.

### 24. Imposte del periodo

La tabella di seguito riportata presenta le imposte sul risultato economico al 30 settembre 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2023	Variazione
Imposte correnti, differite e anticipate	8.037	5.845	2.192
<b>TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>8.037</b>	<b>5.845</b>	<b>2.192</b>
<b>% imposte correnti sul risultato ante imposte</b>	<b>31,82%</b>	<b>11,49%</b>	<b>20,33%</b>
<b>% imposte complessive sul risultato ante imposte</b>	<b>29,15%</b>	<b>28,51%</b>	<b>0,64%</b>

La stima delle imposte sul reddito dei primi nove mesi del 2024 ammonta a 8 milioni di Euro contro 5,8 milioni al 30 settembre 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 al 30 settembre 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 relativo alle sole imposte correnti al 30 settembre 2024 evidenzia una rilevante crescita delle imposte correnti sul risultato ante imposte (31,82% contro 11,49% al 30 settembre 2023) in quanto il periodo 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.

## 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.

Al 30 settembre 2024 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 156 mila Euro (contro 69 mila Euro al 30 settembre 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 dei primi nove mesi dell'anno in corso verso TAG ammontano a 345 mila Euro contro 355 mila al 30 settembre 2023.

Sul fronte patrimoniale i crediti verso Tag al 30 settembre 2024 ammontano a 319 mila Euro di cui 159 mila per consolidato fiscale Ires e i debiti a 99 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 settembre 2024, AdB espone un debito verso TAG di 159 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 0,8 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 381 mila Euro contro 359 mila dei primi nove mesi 2023 mentre si rilevano costi per una prestazione di servizio per mille Euro.

Sul fronte patrimoniale i crediti verso FFM al 30 settembre 2024 ammontano a 257 mila Euro di cui 130 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 settembre 2024, AdB espone un credito verso FFM di 130 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 periodo 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 (150 mila al 30 settembre 2023);
- Telepass Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di pagamento elettronico della sosta nei parcheggi, la Capogruppo ha sostenuto costi per 108 mila Euro (147 mila al 30 settembre 2023) e ha debiti per 28 mila Euro (81 mila al 30 settembre 2023);
- Adr Ingegneria: ricavi per 5 mila Euro ed il corrispondente credito per il rimborso di spese sostenute;
- debiti per agenzia merci verso Malpensa Logistica Europa Spa di 3 mila Euro, invariati rispetto al periodo di confronto.

(\*) In esito al delisting della società Atlantia, la policy societaria di Mundys prevede ora un aggiornamento semestrale dell'elenco delle società controllate e collegate ai fini OPC (operazioni parti correlate); l'elenco è pertanto aggiornato al 30.06.2024.

## 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 periodo 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	30/09/2024	31/12/2023	Var.Ass.	Var.%
Fidejussioni	14.830	10.664	4.164	39%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	818	1.206	(388)	-32%
<b>Totale garanzie prestate</b>	<b>26.520</b>	<b>22.742</b>	<b>3.777</b>	<b>17%</b>

Al 30 settembre 2024, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 26,5 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 fidejussioni di 5,8 milioni di Euro a favore dell’Agenzia delle Dogane su richiesta della controllata FFM per il contenzioso doganale in cui è coinvolta (rif. 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 0,8 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 settembre 2024 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 48% (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, nel quale vengono illustrati 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, sono riportati solo i contenziosi per i quali vi è un aggiornamento recente rimandando al medesimo paragrafo del Bilancio Annuale 2023 e/o del Bilancio semestrale 2024 per l'illustrazione completa dei contenziosi che non hanno avanzamenti rispetto a quanto descritto nei suddetti documenti.

### **Fondo Antincendi**

Si rinvia integralmente al capitolo "Il Contenzioso" della Nota del Bilancio Semestrale al 30.06.2024.

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

Si rinvia integralmente al capitolo "Il Contenzioso" della Nota del Bilancio Semestrale al 30.06.2024.

### **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 al capitolo "Il Contenzioso" della Relazione sulla Gestione al Bilancio al 31.12.2023.

### **Contratto d'appalto – risoluzione in danno**

Si rinvia integralmente al capitolo "Il Contenzioso" della Nota del Bilancio Semestrale al 30.06.2024.

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

Si rinvia integralmente al capitolo “Il Contenzioso” della Nota del Bilancio Semestrale al 30.06.2024.

## **Contenzioso in materia di charges and fees**

Si rinvia integralmente al capitolo “Il Contenzioso” della Nota del Bilancio Semestrale al 30.06.2024.

## ***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 eccipienti 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. Allo stato sono in corso trattative tra le parti per la possibile definizione transattiva di questo contenzioso unitamente alla eventuale chiusura di parte dei crediti già insinuati nella procedura di amministrazione straordinaria. Le ipotesi che le parti stanno valutando non comportano, in ogni caso, alcun pagamento di importi alla Procedura. In ogni caso, il contenzioso non si definirà prima della primavera 2025.

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 PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

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

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

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

*(Enrico Postacchini)*

Bologna, 14 novembre 2024

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

### Resoconto Intermedio di Gestione al 30 Settembre 2024

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

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

**(Patrizia Muffato)**



[WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT](http://WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT)