

Relazione Finanziaria Semestrale Consolidata al 30 Giugno 2015

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



Relazione finanziaria semestrale consolidata
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
al 30 giugno 2015

SOMMARIO

Composizione Societaria Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	3
Consiglio di Amministrazione Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	3
Collegio Sindacale Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	3
Relazione intermedia sulla gestione per il semestre chiuso al 30 Giugno 2015	4
Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 Giugno 2015	38
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	39
• Conto Economico consolidato	40
• Conto Economico Complessivo consolidato	41
• Rendiconto finanziario consolidato	42
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	43
Note esplicative al Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 Giugno 2015	44
Attestazione del Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 Giugno 2015 ai sensi dell'art.154-bis del D.Lgs.58/98	110
Relazione di revisione contabile limitata sul Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 Giugno 2015	111

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa
Capitale Sociale Euro 90.250.000,00 interamente versato
Via Triumvirato, 84 - 40132 Bologna
REA Bologna 268716
Registro Imprese di Bologna, Codice Fiscale e Partita Iva 03145140376

Consiglio di Amministrazione

La composizione del Consiglio di Amministrazione, nominato dall'Assemblea dei Soci del 20 Maggio 2015 ed in carica dal 14 luglio 2015 fino alla data di approvazione del Bilancio 2015, è la seguente:

Nominativo	Carica
Enrico Postacchini	Presidente
Nazareno Ventola	Amministratore Delegato (*)
Luca Mantecchini	Consigliere (A)
Giada Grandi	Consigliere
Sonia Bonfiglioli	Consigliere (A) (B)
Giorgio Tabellini	Consigliere
Chiara Fornasari	Consigliere (B)
Marco Cammelli	Consigliere (A)
Gianni Lorenzoni	Consigliere (B)

(*) mantiene la carica di Direttore Generale. Tra le sue deleghe rientra l'incarico di Amministratore Responsabile Controllo Rischi.

(A) Componente del Comitato per la Remunerazione (Presidente Marco Cammelli)

(B) Componente del Comitato Controllo Rischi (Presidente Gianni Lorenzoni)

Collegio Sindacale

La composizione del Collegio Sindacale, nominato dall'Assemblea dei Soci del 27 Maggio 2013 ed in carica fino alla data di approvazione del Bilancio 2015, è la seguente:

Nominativo	Carica
Pietro Floriddia	Presidente
Carla Gatti	Sindaco effettivo
Massimo Scarafuggi	Sindaco effettivo
Pierleandro Guernelli	Sindaco supplente
Federica Godoli	Sindaco supplente

Società di revisione contabile

La Società di revisione contabile nominata dall'Assemblea dei Soci del 20 Maggio 2015 per gli esercizi 2015-2023, è la Reconta Ernst & Young Spa.

Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna per il semestre chiuso al 30 giugno 2015

PREMESSA	6
1 STRATEGIE E RISULTATI.....	9
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI	9
1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI.....	10
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	11
2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION</i>	11
2.1.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO</i>	11
2.1.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	15
2.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i>	17
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	17
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE.....	19
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	19
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	22
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	24
3.4 INDICI.....	25
3.5 GLI INVESTIMENTI.....	25
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	27
4.1 L'AMBIENTE	27
4.2 LA QUALITÀ.....	27
5 IL QUADRO NORMATIVO	28
5.1 IL REGIME CONCESSORIO	28
5.2 LA NUOVA DISCIPLINA DELLA REGOLAZIONE TARIFFARIA	29
5.3 LA NORMATIVA IN MATERIA DI CONTRIBUTI E SUSSIDI CORRISPOSTI DAGLI AEROPORTI AI VETTORI	30
6 IL CONTENZIOSO.....	31
7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	32
8 GARANZIE PRESTATE	34
9 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL SEMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	34

PREMESSA

La presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (di seguito anche "Gruppo Aeroporto" o "Aeroporto", o "AdB") per il semestre chiuso al 30 giugno 2015, 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.

Di seguito si espone la struttura del Gruppo al 30 giugno 2015 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 le infrastrutture sullo scalo di Bologna, opera nel settore dell'Aviazione Generale come *handler*;
- Fast Freight Marconi Spa (di seguito anche FFM), costituita nel 2008 da Marconi Handling Srl (ex-controllata, di seguito anche MH), con un capitale sociale di Euro 10 mila successivamente aumentato a Euro 520 mila mediante l'apporto, da parte dell'allora socio unico MH, 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;
- Ravenna Terminal Passeggeri Srl (di seguito anche RTP) costituita nel 2009 unitamente ad alcuni soci pubblici e privati del settore crocieristico per lo svolgimento delle attività connesse alla concessione relativa alla gestione del Servizio di Stazione Marittima di Porto Corsini (Ravenna).

La struttura del Gruppo ha avuto una significativa evoluzione negli ultimi anni sia con la fuoriuscita dal settore dell'*handling* passeggeri e rampa a seguito della cessione della partecipazione nella società controllata Marconi Handling Srl nel 2012 che per la vendita nel gennaio 2014 della partecipazione in altre imprese pari al 4,13% nella società Sagat Spa, società di gestione dell'aeroporto di Torino, anche per concentrare le risorse finanziarie e manageriali su attività a maggior valore aggiunto.

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 Società.

Descrizione del Business

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

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

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

SBU Aviation

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

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

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

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

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 5.100 posti auto disponibili, sostanzialmente concentrati in cinque grandi aree di sosta di cui le prime quattro in prossimità del terminal e la quinta collocata a circa 1,5 km dall'aerostazione. La maggiore attrattività registrata dallo scalo negli ultimi anni ha spinto ad entrare nel mercato anche soggetti privati che, nei dintorni dell'aeroporto, hanno creato dei parcheggi in concorrenza collegati con il *terminal* tramite l'utilizzo di navette.

Retail

Il *retail* presso l'aeroporto di Bologna si caratterizza per la presenza di *brand* internazionalmente riconosciuti e legati al territorio. La galleria commerciale si sviluppa su circa 5.600 mq e 42 punti vendita. La recente riqualifica dell'aerostazione ha incrementato la superficie dedicata al *retail* e conseguentemente l'offerta. L'incremento maggiore si è avuto nelle aree destinate ai *duty free* che rappresentano una tra le principali fonti di redditività della *SBU*.

Advertising

L'*advertising* è gestito mediante 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 europee. Inoltre, attraverso il servizio "You First" i passeggeri "*top flyer*" 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 cancello.

Tra gli altri servizi offerti ai passeggeri vi è inoltre quello di autonoleggio. L'offerta presente presso l'Aeroporto di Bologna si compone di 10 compagnie rappresentanti un totale di 16 marchi specializzati, che garantiscono la presenza di circa 480 veicoli a disposizione dello scalo.

Real Estate

Il *real estate* è caratterizzato da due macro aree: la prima relativa ai ricavi da subconcessione di spazi per attività commerciali strettamente legate all'operatività aeronautica, *in primis* quelle dei corrieri espresso 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 90.000 metri quadrati, di cui oltre 70.000 metri quadrati sono relativi a uffici, magazzini, locali per servizi tecnici, hangar e circa 20.000 metri quadrati sono superfici scoperte dedicate al ricovero dei mezzi operativi, movimentazione nelle aree di carico/scarico, aree per mezzi adibiti al servizio di rifornimento carburante degli aeromobili.

1 STRATEGIE E RISULTATI

1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI

La ripresa dell'economia globale prosegue, ma mostra segni di rallentamento determinati da fattori di natura temporanea nei paesi avanzati e più persistenti in quelli emergenti. Le principali organizzazioni internazionali prevedono per il 2015 un'accelerazione del commercio mondiale rispetto al 2014. Le prospettive dell'economia globale rimangono condizionate dalle tensioni che potrebbero derivare dal rialzo dei tassi negli Stati Uniti, dalle possibili ripercussioni dell'instabilità del mercato azionario sull'attività economica in Cina, dall'esito della crisi in Grecia e dall'andamento del prezzo del petrolio, che dovrebbe restare debole in presenza di un persistente eccesso di offerta.

Le previsioni del Fondo Monetario Internazionale diffuse in luglio prefigurano un lieve rallentamento dell'attività economica mondiale nell'anno in corso, seguito da un'accelerazione nel 2016.

Le tensioni derivanti dal negoziato sul debito greco si sono attenuate in seguito al raggiungimento di un accordo con i creditori internazionali a metà luglio, ma permangono fattori di incertezza sull'andamento dell'economia nell'Eurozona.

Nel primo trimestre del 2015 il PIL dell'Eurozona è aumentato allo stesso ritmo della fine dello scorso anno (+0,4% rispetto al periodo precedente), sostenuto dalla spesa di famiglie e imprese. Anche in Italia prosegue il recupero dell'attività economica con il PIL che, grazie alla crescita della domanda interna, è aumentato dello 0,3% nel primo trimestre 2015 rispetto al periodo precedente, dopo essersi stabilizzato alla fine dello scorso anno. In Italia gli indicatori qualitativi segnalano che la ripresa del PIL, avviatasi nel primo trimestre di quest'anno, si consoliderà nel secondo trimestre.

Le proiezioni di Banca d'Italia per l'economia italiana prefigurano un progressivo rafforzamento della ripresa ciclica con una crescita del PIL dello 0,7% nel 2015 e dell'1,5% nel 2016, beneficiando del rafforzamento della crescita mondiale. (Fonte: *Bollettino Economico, Banca d'Italia, Luglio 2015*).

In questo quadro dell'economia, il traffico passeggeri mondiale ha registrato una crescita del 6,3% nel primo semestre dell'anno confermando un trend positivo per il trasporto aereo. Anche il traffico merci conferma un andamento positivo a livello mondiale con una crescita dei volumi del 3,5% rispetto al 2014.

In Europa il traffico passeggeri è cresciuto del 4,9% (Fonte: *IATA, Air Passenger Market Analysis, Giugno 2015*) nel periodo gennaio-giugno 2015 dimostrando buone *performance*, nonostante la situazione di incertezza economica che sta affrontando quest'area. Il contesto economico ha determinato invece un impatto negativo sul traffico merci europeo che ha registrato da inizio 2015 un rallentamento (-0,4%).

Il mercato Italiano nello stesso periodo, ha fatto registrare una crescita analoga del traffico passeggeri che ha pertanto registrato un incremento del 4,9%. L'Aeroporto di Bologna ha evidenziato, nel primo semestre 2015, una crescita del 2,3%.

1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI

Il 2015 è il primo anno di esecuzione del Piano Strategico alla base del progetto di quotazione in Borsa deliberato dall'Assemblea dei Soci della Capogruppo il 13 aprile 2015 e prevede linee di azione che, tenendo conto del contesto di profonda trasformazione del mercato e delle specifiche caratteristiche delle singole aree di business, hanno come obiettivi:

Sviluppo incrementale del network di destinazioni e dei volumi di traffico.

Mantenimento della composizione attuale dell'offerta di voli e di tipologia di compagnie operanti sull'Aeroporto, con un sostanziale equilibrio tra componente *low-cost* e componente *legacy*.

In questa ottica la Società 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, la Società opererà per incrementare le rotte anche attraverso l'introduzione di nuove tratte verso Est, l'aumento delle frequenze dei voli verso destinazioni già operate e un aumento del tonnellaggio degli aeromobili che operano sull'Aeroporto conseguente alla possibile introduzione di destinazioni a lungo raggio e al possibile raggiungimento di livelli di *load factor* che potrebbero rendere necessario l'utilizzo di aeromobili più grandi da parte dei vettori.

Sviluppo infrastrutturale

Funzionale allo sviluppo del business del Gruppo è la realizzazione degli investimenti previsti nel Master Plan e nel contratto di programma in fase di definizione, 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. Inoltre la Società intende realizzare nuovi spazi commerciali per potenziare l'offerta a disposizione del passeggero.

Sviluppo del business Non Aviation

Potenziamento del business *non aviation* attraverso la valorizzazione dell'offerta commerciale e attraverso lo sviluppo di attività di marketing finalizzate a soddisfare le molteplici esigenze espresse dai passeggeri.

Incremento dell'efficienza operativa e della qualità del servizio

Nell'ambito delle proprie strategie di sviluppo, il Gruppo ha avviato nel 2014 un processo di ottimizzazione dei principali processi operativi per creare una struttura adeguata a fronteggiare dinamiche competitive e di settore sempre più sfidanti. In quest'ottica il Gruppo si è orientato verso la ricerca di una maggiore funzionalità ed efficienza valutando altresì la potenziale internalizzazione dei servizi e il risparmio di costi.

Il Gruppo pone inoltre attenzione a garantire un continuo miglioramento dei servizi offerti agli utenti aeroportuali nelle aree di business in cui opera il Gruppo, direttamente ed indirettamente, garantendo al contempo sempre più elevati standard di sicurezza, qualità e rispetto dell'ambiente.

Con l'obiettivo di migliorare la qualità del servizio e di fidelizzare il cliente, il Gruppo ritiene importante l'implementazione di sistemi tecnologici che permettano di incrementare l'interazione con i passeggeri e di ottimizzarne l'esperienza di viaggio in Aeroporto.

2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Il primo semestre 2015 ha fatto registrare 3.171.039 passeggeri, compresi i transiti e l'Aviazione Generale, il 2,3% in più rispetto all'analogo periodo del 2014. A fronte dell'aumento del traffico passeggeri si riscontra, una diminuzione del numero dei movimenti (-4,0%) e del tonnellaggio (-2,4%). Il minor calo del tonnellaggio rispetto ai movimenti risulta dall'utilizzo di aerei di maggiori dimensioni, in particolar modo nel traffico di linea; i vettori *low cost* sono, invece, contraddistinti da una forte omogeneità nella tipologia di aereo utilizzata e quindi hanno ulteriormente saturato la loro capacità.

Nonostante l'utilizzo di aeromobili di maggiori dimensioni, il *load factor* medio risulta in aumento, così come il numero medio di passeggeri a movimento; questa conferma l'attenta gestione delle flotte da parte di tutte le compagnie aeree e in generale una maggiore efficienza per il sistema compreso l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali. Tale tendenza è marcatamente rilevabile in particolare nei comparti *low cost* e *charter*.

Il *load factor* medio è in crescita, dal 75,5% del primo semestre 2014 al 77,4% dello stesso periodo del 2015 e così differenziato per le componenti di traffico:

- Linea da 70,8% a 69,7% con una media di 88,4 passeggeri a volo in entrambi i periodi di confronto;
- *Low cost* da 81,7% a 84,9% con una media di passeggeri a volo da 148,8 a 154,6;
- *Charter* da 66% a 72,3% con una media di passeggeri a volo da 111,8 a 122.

Il primo semestre dell'anno risente in parte della stagionalità dei flussi di traffico, in quanto nei primi tre mesi dell'anno i livelli di attività sono più bassi, mentre a partire dal secondo trimestre, e in maggior misura nel terzo, si registrano i picchi di attività dovuti al traffico *leisure*.

	1° semestre 2015	1° semestre 2014	Var % 2015-2014
Passeggeri	3.171.039	3.100.375	2,3%
Movimenti	30.583	31.846	-4,0%
Tonnellaggio	1.815.860	1.859.570	-2,4%
Merce via aerea	14.898.222	16.883.514	-11,8%
Merce via superficie	5.203.891	4.729.109	10,0%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Analizzando le componenti di traffico, la crescita è da ricondurre al traffico *low cost*, che chiude il semestre con un aumento del 15,8%, mentre la linea ed il traffico charter vedono una diminuzione rispettivamente del 10,8% e del 18,4%.

Il calo della componente di **linea** risulta principalmente determinato dalla riduzione dei voli dei due principali vettori domestici operata a partire dalla stagione IATA winter 2014-2015.

Il riposizionamento strategico di Alitalia, acuitosi con l'ingresso di Etihad Airways, ha comportato un concentrazione dell'attività di feederaggio sullo scalo romano di Fiumicino: il vettore ha infatti drasticamente ridotto il traffico domestico tra aeroporti regionali con effetto, per Bologna, della perdita della rotta verso Catania a partire dall'ultima parte del 2014.

Meridiana non ha ancora risolto le problematiche economico/finanziarie ed è continuato il ridimensionamento delle sue attività. Su Bologna si registrano la perdita del volo per Catania e la riduzione dei movimenti verso Napoli / Cagliari.

Ryanair, che già operava il volo per Catania, ha raddoppiato le frequenze ma questo non ha bilanciato le cancellazioni delle 4 frequenze giornaliere di linea precedentemente operate da Alitalia e Meridiana.

Questo trend già presente nel primo trimestre si è rafforzato pesando maggiormente sul secondo anche a causa del traffico più importante gestito in quest'ultimo periodo.

L'aumento della componente **low cost** è dovuta sostanzialmente dagli incrementi del traffico di Ryanair e Wizzair sullo scalo.

Prosegue, invece, il trend negativo del segmento **charter**, che non presenta segnali di ripresa. In Egitto la situazione politica non è ancora tale da garantire un'inversione di tendenza, con la conseguenza che i volumi di traffico si sono assestati sullo stesso livello del 2014. Anche per quanto riguarda la Tunisia i recenti attacchi terroristici hanno compromesso i flussi turistici con la cancellazione di quasi tutte le operazioni previste per i primi mesi del 2015.

<i>Composizione traffico passeggeri</i>	1° semestre 2015	% sul totale	1° semestre 2014	% sul totale	Var %
Linea	1.286.267	40,6%	1.442.165	46,5%	-10,8%
Low cost	1.810.755	57,1%	1.563.057	50,4%	15,8%
Charter	58.314	1,8%	71.443	2,3%	-18,4%
Transiti	11.792	0,4%	19.718	0,6%	-40,2%
Totale Aviazione Commerciale	3.167.128	99,9%	3.096.383	99,9%	2,3%
Aviazione Generale	3.911	0,1%	3.992	0,1%	-2,0%
Totale complessivo	3.171.039	100,0%	3.100.375	100,0%	2,3%

Si conferma sempre di più la vocazione internazionale dello scalo di Bologna, infatti i passeggeri internazionali rappresentano nel primo semestre 2015 il 74,5% del totale (73,1% nel 2014), anche grazie all'introduzione di alcune nuove rotte come Amburgo, Budapest, Ginevra, Katowice e Praga. Si privilegiano le rotte UE, mentre sono in calo quelle Extra-UE per la cancellazione di alcune tratte di carattere turistico (Cancun e Zanzibar), per le tensioni politiche in Tunisia e per minor traffico etnico verso il Marocco.

<i>Composizione traffico passeggeri</i>	1° semestre 2015	1° semestre 2014	Var %
UE	2.782.386	2.670.104	4,2%
Extra UE	384.742	426.279	-9,7%
Totale Aviazione Commerciale	3.167.128	3.096.383	2,3%
Aviazione Generale	3.911	3.992	-2,0%
Totale complessivo	3.171.039	3.100.375	2,3%

Circa un quarto del traffico passeggeri di Bologna è domestico, mentre la Spagna, con circa il 15%, si conferma il secondo paese per numero di passeggeri trasportati. Seguono al terzo posto la Germania con una percentuale sostanzialmente stabile di circa il 10% e Regno Unito e Francia (circa 9%).

<i>Traffico passeggeri per Paese</i>	1° semestre 2015	% sul totale	1° semestre 2014	% sul totale	Var %
Italia	809.259	25,5%	835.789	26,96%	-3,2%
Spagna	469.612	14,8%	421.664	13,60%	11,4%
Germania	313.674	9,9%	300.734	9,70%	4,3%
Regno Unito	287.387	9,1%	250.848	8,09%	14,6%
Francia	285.270	9,0%	262.536	8,47%	8,7%
Romania	131.259	4,1%	121.956	3,93%	7,6%
Turchia	129.728	4,1%	130.597	4,21%	-0,7%
Olanda	105.085	3,3%	109.862	3,54%	-4,3%
Belgio	85.607	2,7%	77.575	2,50%	10,4%
Marocco	76.641	2,4%	82.207	2,65%	-6,8%
Altri paesi	477.517	15,1%	506.607	16,34%	-5,7%
Totale complessivo	3.171.039	100,0%	3.100.375	100,0%	2,3%

Per quanto concerne le tratte operate, Parigi CDG mantiene la prima posizione assoluta per numero di passeggeri, seguono Francoforte, Catania, nonostante le cancellazioni, e Palermo. Madrid e Barcellona, unitamente agli aeroporti londinesi, confermano il trend in forte crescita.

Le principali destinazioni servite confermano la solidità del mix di traffico poichè rappresentano allo stesso tempo *hub* di compagnie aeree tradizionali e destinazioni *point to point* dei vettori *low cost*.

<i>Principali tratte per traffico passeggeri *</i>	1° semestre 2015	1° semestre 2014	Var %
Parigi CDG	170.428	170.624	-0,1%
Francoforte	137.855	126.563	8,9%
Catania	127.762	182.316	-29,9%
Palermo	127.611	127.271	0,3%
Madrid	125.551	115.863	8,4%
Barcellona	123.444	101.529	21,6%
Londra LHR	115.893	109.328	6,0%
Roma FCO	105.826	109.084	-3,0%
Londra STN	93.665	69.438	34,9%
Istanbul	91.164	86.410	5,5%
Bari	90.466	78.997	14,5%
Monaco	88.257	96.042	-8,1%
Amsterdam	87.036	89.415	-2,7%
Brindisi	82.944	80.205	3,4%
Lamezia	79.358	76.151	4,2%
Trapani	72.268	62.762	15,1%
Valencia	68.234	65.743	3,8%
Casablanca	64.256	73.597	-12,7%
Parigi BVA	61.106	59.095	3,4%
Bruxelles CRL	60.128	55.206	8,9%

*traffico passeggeri linea+low cost, escluso charter, transiti e aviazione generale

Analizzando le performance dei vettori, si nota come gli incrementi maggiori a livello assoluto sono stati quelli di Ryanair, che ha visto incrementare i suoi passeggeri di circa 211.000 passeggeri (+ 17,7%) e di Wizzair con un incremento di circa 20.000 passeggeri (+21,3%).

Si conferma, comunque, l'ampia e diversificata gamma di vettori che operano sullo scalo; su tutti, oltre alla crescita di Ryanair che ha rappresentato nel 1° semestre 2015 il 44,2% del traffico passeggeri (nell'analogo periodo del 2014 la percentuale era del 38,4%), rileva la presenza del gruppo Lufthansa con il 9% del traffico.

<i>Traffico passeggeri per compagnia</i>	1° semestre 2015	% sul totale	1° semestre 2014	% sul totale	Var %
Ryanair	1.402.388	44,2%	1.191.402	38,4%	17,7%
Gruppo Lufthansa (Lufthansa + Air Dolomiti + Germanwings)	283.195	8,9%	277.050	8,9%	2,2%
Air France / KLM	238.817	7,5%	233.228	7,5%	2,4%
Alitalia	130.118	4,1%	215.727	7,0%	-39,7%
British Airways	115.893	3,7%	109.186	3,5%	6,1%
Wizz Air	112.503	3,5%	92.737	3,0%	21,3%
Easyjet	97.546	3,1%	92.642	3,0%	5,3%
Turkish	91.164	2,9%	86.410	2,8%	5,5%
Vueling	67.103	2,1%	46.200	1,5%	45,2%
Air Nostrum	62.732	2,0%	63.907	2,1%	-1,8%
Altri	569.580	18,0%	691.886	22,3%	-17,7%
Totale complessivo	3.171.039	100,0%	3.100.375	100,0%	2,3%

A partire dalla stagione IATA summer 2015 (29 marzo 2015) sono partiti nuovi collegamenti, si riportano di seguito le principali variazioni di traffico della stagione estiva:

Linea

Nuovi collegamenti:

- Bologna – Praga con 4 frequenze settimanali operato da Czech Airlines con ATR 72 da 64 posti;
- Bologna – Tel Aviv, dal 17/6 al 6/10 con un volo settimanale operato da ARKIA con EMB da 122 posti;
- Bologna – Leopoli dal 25/6 al 11/9 con un volo settimanale operato da Ukraine International con B737/400 da 153 posti.

Incrementi di frequenze:

- Bologna – Istanbul Atatürk con un incremento di 3 frequenze settimanali da parte di Turkish Airlines (in totale 17 voli a settimana);
- Bologna – Chisinev operato da Air Moldova con un incremento da 3 a 5 frequenze settimanali;
- Bologna – Tirana operato da Blue Panorama con un passaggio da 4 frequenze settimanali a volo giornaliero;
- Bologna – Marrakech operato da Jetairfly con un incremento della frequenza settimanale da 1 a 2 voli.

Cancellazioni e riduzioni di frequenze:

- Alitalia: diminuzione delle frequenze su Tirana (da 4/7 a 3/7) e alcune cancellazioni su Roma Fiumicino;
- Brussels Airlines: diminuzione delle frequenze su Bruxelles (da 8/7 a 6/7) .
- Neos: cancellazione rotta Bologna – Cancun

Low cost

Nuovi collegamenti:

- Bologna – Amburgo dal 29/3 con 3 frequenze settimanali operato da Easyjet;
- Bologna – Ginevra dal 1/5 con 3 frequenze settimanali operato da Easyjet;
- Bologna – Budapest con 2 frequenze settimanali operato da Wizzair dal mese di giugno;
- Bologna – Katowice con 2 frequenze settimanali operato da Wizzair dal mese di giugno.

Incrementi di frequenze:

- Bologna – Casablanca operato da Air Arabia con un incremento da 4 a 5 voli settimanali
- Ryanair continua a potenziare l'offerta sullo scalo di Bologna incrementando le frequenze verso le seguenti destinazioni: Alghero, Bari, Barcellona, Catania, Lanzarote, Londra, Madrid, Palma, Trapani e Varsavia.

Traffico Merci

<i>(in KG)</i>	1° semestre 2015	1° semestre 2014	Var %
Merce via aerea di cui	14.898.222	16.883.514	-11,8%
Merce	14.897.231	16.883.029	-11,8%
Posta	991	485	104,3%
Merce via superficie	5.203.891	4.729.109	10,0%
Totale	20.102.113	21.612.623	-7,0%

Nel primo semestre 2015 si registra un livello di traffico cargo pari a 20.102.113 Kg, con un decremento del 7% rispetto allo stesso periodo del 2014.

Tale contrazione è imputabile principalmente alla componente di traffico via aerea, che presenta un calo dell'11,8%, a fronte di una crescita del 10% della componente via superficie.

A determinare la riduzione del traffico via aerea contribuisce la contrazione del traffico courier per cui si evidenzia un generale andamento negativo di tutti gli operatori.

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di Euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione % 30.06.2015 – 30.06.2014
Ricavi da Passeggeri	19.171	18.473	4%
Ricavi da Vettori	8.284	8.415	-2%
Ricavi da Operatori Aeroportuali	1.457	1.678	-13%
Incentivi al traffico	(10.397)	(8.932)	16%
Ricavi per servizi di costruzione	716	989	-28%
Altri ricavi	682	763	-11%
Totale Ricavi SBU AVIATION	19.913	21.386	-7%

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

I Diritti Aeroportuali, in considerazione della natura di pubblica utilità dei servizi aeroportuali, sono oggetto di regolamentazione, anche sulla base di norme comunitarie. La previgente disciplina prevedeva che gli stessi fossero stabiliti, per ciascun aeroporto, dai contratti di programma conclusi tra i singoli gestori aeroportuali e l'ENAC. La nuova normativa ed i provvedimenti attuativi – ivi inclusi i Modelli approvati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti – dispone, invece, 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.

I ricavi evidenziati in tabella risultano dalle dinamiche di traffico sopra descritte e dall'andamento delle tariffe che per il 2015 sono rappresentate, in seguito a quanto disposto dal decreto c.d. "Sblocca Italia" per gli aeroporti con contratti di programma da rinnovare, dalle tariffe del 2014 (che avevano avuto un incremento medio del 3%) maggiorate dell'inflazione pari allo 0,6%. Nelle more della definizione di nuove tariffe regolamentate il solo tasso di inflazione, però, non è stato sufficiente a coprire i costi operativi e ad assicurare un'adeguata remunerazione degli investimenti effettuati e infatti i risultati della SBU risentono fortemente di questo fattore.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* registrano un decremento del 6,9% rispetto al 1° semestre 2014.

Questo andamento è coerente con l'andamento del traffico sopra esposto e risente della mancata definizione delle nuove tariffe per l'anno in corso, in particolare per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+3,8%): i ricavi da passeggeri crescono in misura superiore all'aumento del traffico passeggeri (2,3%) in quanto questo ultimo dato comprende tutti i passeggeri quindi anche i transiti e i passeggeri in arrivo. I ricavi da passeggeri, invece, hanno come driver i passeggeri in partenza che nel primo semestre aumentano del 2,9% circa rispetto allo stesso periodo del 2014. La rimanente crescita è dovuta al lieve aggiornamento tariffario che non è in grado di garantire copertura dei costi e investimenti afferenti all'area di *business*;
- Ricavi da Vettori: la crescita dei passeggeri non è stata determinata da un aumento dei voli, ma dall'utilizzo di aeromobili di maggiori dimensioni e da un incremento del *load factor* medio degli aeromobili, di conseguenza la diminuzione di movimenti e tonnellaggio ha avuto impatto su questa voce di ricavo;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali: la diminuzione è dovuta, in prevalenza, al minor rifornimento di carburante dovuto alla riduzione dei movimenti;
- Incentivi: aumentano in relazione all'incremento del traffico, in particolare su alcune rotte precedentemente servite da altri vettori con i quali non sussisteva alcun rapporto di incentivazione;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: la diminuzione è in relazione ai minori investimenti del primo semestre rispetto all'analogo periodo dello scorso anno;
- Altri Ricavi: la differenza è dovuta ad un evento non ricorrente che si era verificato nel 2014.

2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION

2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di Euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione % 30.06.2015 – 30.06.2014
Retail e Advertising	5.097	4.866	5%
Parcheggi	6.055	5.800	4%
Real estate	1.103	1.090	1%
Servizi ai passeggeri	1.952	1.779	10%
Altri ricavi	820	954	-14%
Ricavi per servizi di costruzione	522	205	154%
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	15.549	14.694	6%

Si espone di seguito l'andamento delle principali voci di ricavo.

Retail e Advertising

Il confronto tra i ricavi del primo semestre dell'anno in corso e lo stesso periodo dell'anno precedente mette in luce un trend positivo di crescita (4,7%) da attribuirsi principalmente alle buone performance del *Food & Beverage* legato alla tradizione del territorio e l'incremento delle vendite *Duty Free*. Alla crescita ha contribuito anche l'*advertising*, seppure in misura minore (30 mila Euro pari al 13% circa).

Parcheggi

Nel 1° semestre 2015, nonostante l'indisponibilità di alcuni posti auto nei primi tre mesi dell'anno a causa di alcuni lavori sulla viabilità che hanno investito porzioni di parcheggi adiacenti al terminal, i ricavi sono in crescita del 4,4% rispetto al 2014. L'entrata in funzione della nuova viabilità da marzo vede *performance* ulteriormente rafforzate.

Anche i servizi, quali Telepass, tariffa *week end* e sistema di prenotazione, hanno evidenziato un particolare gradimento da parte dei clienti e una crescita del loro utilizzo.

Real Estate

Non si registrano variazioni sostanziali rispetto al primo semestre 2014.

Servizi ai passeggeri

I servizi ai passeggeri sono costituiti prevalentemente da servizi *premium* e autonoleggi di cui si espone di seguito l'andamento.

Servizi premium

Il primo semestre, pur in un contesto di tariffe stabili e trend del traffico di linea che maggiormente utilizza questa tipologia di servizi in decremento, si è chiuso positivamente con una crescita del 6,2% rispetto al 2014. Tra i principali elementi che hanno determinato tale risultato si confermano le evidenze del primo trimestre ovvero:

- la crescita degli accessi in sala più che proporzionale rispetto all'andamento del traffico, quindi una maggiore penetrazione del servizio;

- la crescita degli accordi commerciali con soggetti diversi dalle compagnie aeree, con particolare riferimento alle convenzioni di Priority Pass;
- la significativa crescita del servizio *YOUFIRST*.

Subconcessione autonoleggiatori

Il segmento dei ricavi da autonoleggi ha registrato un incremento del 18,8% rispetto al primo semestre 2014, dovuto ad un maggiore utilizzo del servizio da parte dei passeggeri in arrivo.

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione % 30.06.2015 – 30.06.2014
Ricavi per servizi aeronautici	18.639	19.843	-6%
Ricavi per servizi non aeronautici	15.136	14.561	4%
Ricavi per servizi di costruzione	1.237	1.194	4%
Altri ricavi e proventi della gestione	450	482	-7%
Ricavi	35.462	36.080	-2%
Materiali di consumo e merci	(884)	(1.069)	-17%
Costi per servizi	(8.913)	(9.368)	-5%
Costi per servizi di costruzione	(1.178)	(1.137)	4%
Canoni, noleggi e altri costi	(2.976)	(2.860)	4%
Oneri diversi di gestione	(1.570)	(1.402)	12%
Costo del personale	(11.842)	(10.784)	10%
Costi	(27.363)	(26.620)	3%
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	8.099	9.460	-14%
Ammortamento diritti di concessione	(2.578)	(2.501)	3%
Ammortamento altre attività immateriali	(227)	(241)	-6%
Ammortamento attività materiali	(710)	(626)	13%
Ammortamenti e svalutazioni	(3.515)	(3.368)	4%
Accantonamento rischi su crediti	(8)	159	-105%
Accant. fondo rinnovo infr. aeroportuali	(1.550)	(1.257)	23%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(15)	8	-288%
Accantonamenti per rischi ed oneri	(1.573)	(1.090)	44%
Totale Costi	(32.451)	(31.078)	4%
Risultato operativo (EBIT)	3.011	5.002	-40%
Proventi finanziari	87	76	14%
Oneri finanziari	(332)	(920)	-64%
Risultato ante imposte	2.766	4.158	-33%
Imposte dell'esercizio	(735)	(1.662)	-56%
Risultato netto delle attività destinate alla vendita	0	0	0%
Utile (perdita) d'esercizio	2.031	2.496	-19%
Utile (perdita) di terzi	49	47	4%
Utile (perdita) di gruppo	1.982	2.449	-19%

(*)Per "Margine Operativo Lordo (EBITDA)" si intende un indicatore alternativo di performance utilizzato dal management del Gruppo per monitorare e valutare l'andamento gestionale. L'EBITDA, non è una misura definita dai principi contabili internazionali o altri principi contabili, e può non tenere conto dei requisiti disposti dai principi contabili internazionali o altri principi contabili in termini di rilevazione, valutazione e presentazione, pertanto non deve essere considerata come misura alternativa per la valutazione dell'andamento del risultato del Gruppo. Poiché la composizione dell'EBITDA non è regolamentata dai principi contabili di riferimento, il criterio di determinazione applicato dal Gruppo potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri e pertanto potrebbe non essere a questi comparabile.

Il primo semestre 2015 chiude con un utile di circa 2 milioni di Euro in contrazione del 18,6% rispetto al primo semestre del 2014 oltre che per le avverse condizioni metereologiche in febbraio, principalmente per causa di un modesto incremento delle tariffe aeronautiche che, limitato al tasso di inflazione pari allo 0,6%, solo parzialmente copre costi e investimenti afferenti alla *business unit aviation*; in aggiunta la suddetta contrazione è ascrivibile alla maggiore operatività dei vettori *low cost* in particolare su rotte nazionali, all'incremento del costo del personale in virtù dell'aumento di organico e del nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro.

I **ricavi** del primo semestre 2015 diminuiscono dell'1,7% rispetto allo stesso periodo del 2014 principalmente a causa dei **ricavi per servizi aeronautici** che decrescono per effetto del solo riconoscimento del tasso di inflazione pari allo 0,6% ai fini dell'aggiornamento tariffario e della crescita degli incentivi commerciali per lo sviluppo del traffico. Si rileva, infatti, che nelle more dell'entrata in vigore delle nuove tariffe, secondo quanto disposto dai Modelli emanati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, l'inflazione è stato l'unico riconoscimento incrementale risultante non sufficiente a garantire un'adeguata copertura dei costi e la remunerazione del capitale investito.

I **ricavi per servizi non aeronautici** crescono, invece, del 3,9% per un buon andamento di tutte le componenti di questa *business unit* e che, però, non compensano la diminuzione della parte aeronautica che ha un peso percentuale sul totale dei ricavi superiore.

I **costi** del primo semestre 2015 crescono complessivamente del 2,8% rispetto allo stesso periodo del 2014 a causa principalmente dell'aumento del costo del personale, del canone di concessione legato all'incremento di traffico e degli oneri diversi di gestione per quanto di seguito indicato.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** (-17,3%), registrano una riduzione rispetto al 2014 principalmente per la nuova configurazione del contratto di pulizie siglato ad agosto 2014 che prevede l'inclusione dei beni accessori nell'accordo principale;
- ✓ i **costi per servizi** sono complessivamente in riduzione rispetto al 2014 (-4,9%), pur in presenza di alcune voci in incremento grazie ai risparmi conseguiti in varie aree. In particolare, si evidenzia l'effetto positivo dell'internalizzazione di alcuni servizi (informazioni, raccolta carrelli, smistamento bagagli, assistenze ai passeggeri a ridotta mobilità) che è partita ad ottobre del 2014; riguardo alle manutenzioni, poi, si è verificato un minor numero di interventi ordinari e straordinari grazie alla recente riqualifica del Terminal. Le utenze sono un'ulteriore area di risparmio, grazie all'avvio dell'impianto di trigenerazione a partire dal 31 marzo. Questi risparmi sono riusciti a controbilanciare positivamente i maggiori costi per servizi derivanti dall'attività straordinaria di sgombero neve di febbraio, che ancora si riflettono sull'andamento del semestre e i maggiori costi di pulizie del nuovo contratto dati dall'ampliamento del perimetro di servizio sul terminal, dalla frequenza degli interventi e dalla presenza di un presidio atto a migliorare la qualità del servizio e ad avere un impatto positivo per l'esperienza del passeggero. Si sono incrementati i costi legati alle assicurazioni per aumento dei massimali a seguito di riqualifica del terminal e al maggior numero di polizze infortuni e sanitarie per il maggiore numero di dipendenti. I risparmi hanno anche equilibrato i compensi per gli organi statutari correlati ad un maggior numero di sedute del Consiglio di Amministrazione legate al processo di quotazione;
- ✓ la crescita del 4,1% sul 2014 della voce **canoni, noleggi e altri costi**, è dovuta prevalentemente all'aumento del traffico su cui sono calcolati i canoni di concessione aeroportuale e dei servizi di sicurezza. Contribuisce, inoltre, all'incremento di questa voce l'attivazione di un numero maggiore di licenze software, legate alla conservazione elettronica dei dati;
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** sono in aumento rispetto al semestre 2014 (12%) principalmente per gli oneri tributari, i contributi e le certificazioni verso la nuova Authority di Regolazione dei Trasporti (ART), l'Enac e gli Enti Locali.

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

Per effetto di quanto sopra, complessivamente il primo semestre 2015 mostra una diminuzione del **Margine Operativo Lordo (EBITDA)** di 1,4 milioni di Euro rispetto all'analogo periodo del 2014 (-14,4%).

Gli **ammortamenti** evidenziano una leggera crescita in linea con l'avanzamento del piano investimenti del Gruppo mentre l'aumento degli **accantonamenti** è dovuto al maggior accantonamento al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali ed ai rilasci a carattere non ricorrente del fondo svalutazione crediti e dei fondi rischi e oneri effettuati nel primo semestre 2014.

L'aumento dei **costi di struttura** suddetti per 0,6 milioni di Euro si somma alla contrazione del Margine Operativo Lordo di 1,4 milioni di Euro determinando la riduzione del **Risultato Operativo (EBIT)** che si attesta a 3 milioni di Euro rispetto ai 5 milioni del primo semestre 2014 (-39,8%).

La rilevante contrazione del saldo negativo della **gestione finanziaria** è dovuto prevalentemente ai minori oneri di attualizzazione dei fondi. Inoltre gli oneri finanziari legati al debito diminuiscono, anche se in misura minore, per effetto della riduzione dei tassi di interesse e del debito nei primi cinque mesi dell'anno fino al tiraggio del nuovo mutuo.

Il **risultato ante imposte** risulta quindi pari a 2,8 milioni di Euro contro 4,2 milioni di Euro del primo semestre 2014 (-33,5%).

Il minor **carico fiscale** del semestre 2015 sull'analogo periodo del 2014 è dovuto principalmente al beneficio fiscale derivante dalla deduzione dalla base imponibile IRAP del costo del personale dipendente a tempo indeterminato a seguito delle modifiche introdotte dalla L. n. 190 del 23/12/2014 con decorrenza 1° gennaio 2015 e dal provento per la rilevazione del credito d'imposta per nuovi investimenti di cui all'art. 18 del DL n.91 del 24 giugno 2014, per investimenti realizzati nel corso del 2014.

Per effetto di quanto sopra esposto, il **risultato netto** di competenza del Gruppo si attesta a 2 milioni di Euro contro 2,4 milioni di Euro del primo semestre 2014 (-18,6%).

Nel primo semestre 2015, così come nell'analogo semestre 2014, l'avanzamento degli investimenti relativi ai diritti di concessione non è stato rilevante e, di conseguenza, non è stato significativo il relativo impatto sui risultati economici del periodo così come evidenziato nella tabella seguente che espone i ricavi, i costi ed il margine operativo lordo rettificati rispettivamente dei ricavi, costi e margine per servizi di costruzione. Vista l'esiguità degli investimenti e quindi dei costi e ricavi per servizi di costruzione il MOL rettificato non presenta scostamenti sostanziali rispetto al Margine Operativo Lordo.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione % 30.06.2015 – 30.06.2014
Ricavi per servizi aeronautici	18.639	19.843	-6%
Ricavi per servizi non aeronautici	15.136	14.561	4%
Altri ricavi e proventi della gestione	450	482	-7%
Ricavi Rettificati	34.225	34.886	-2%
Materiali di consumo e merci	(884)	(1.069)	-17%
Costi per servizi	(8.913)	(9.368)	-5%
Canoni, noleggi e altri costi	(2.976)	(2.860)	4%
Oneri diversi di gestione	(1.570)	(1.402)	12%
Costo del personale	(11.842)	(10.784)	10%
Costi Rettificati	(26.185)	(25.483)	3%
Margine Operativo Lordo Rettificato (EBITDA Rettificato) (**)	8.040	9.403	-14%

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione % 30.06.2015 – 30.06.2014
Ricavi per servizi di costruzione	1.237	1.194	4%
Costi per servizi di costruzione	(1.178)	(1.137)	4%
Margine Servizi di Costruzione	59	57	4%
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	8.099	9.460	-14%

(**)Per "Margine Operativo Lordo Rettificato (EBITDA Rettificato)" si intende un indicatore alternativo di performance utilizzato dal management del Gruppo per monitorare e valutare l'andamento gestionale. L'EBITDA, non è una misura definita dai principi contabili internazionali o altri principi contabili, e può non tenere conto dei requisiti disposti dai principi contabili internazionali o altri principi contabili in termini di rilevazione, valutazione e presentazione, pertanto non deve essere considerata come misura alternativa per la valutazione dell'andamento del risultato del Gruppo. Poiché la composizione dell'EBITDA non è regolamentata dai principi contabili di riferimento, il criterio di determinazione applicato dal Gruppo potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri e pertanto potrebbe non essere a questi comparabile.

3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

Di seguito si mostra il dettaglio dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 30 giugno 2015 a confronto con il 31 dicembre 2014 ed il 30 giugno 2014:

	<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2015	al 31.12.2014	al 30.06.2014	Variazione 30.06.2015 - 31.12.2014	Variazione 30.06.2015 - 30.06.2014
A	Cassa	23	22	20	1	3
B	Altre disponibilità liquide	9.684	6.999	5.696	2.685	3.988
C	Titoli detenuti per la negoziazione	2.806	2.766	2.723	40	83
D	Liquidità (A+B+C)	12.513	9.787	8.439	2.726	4.074
E	Crediti finanziari correnti	18.687	4.008	2.242	14.679	16.445
F	Debiti bancari correnti	(1.114)	(1.069)	(1.077)	(45)	(37)
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(8.989)	(6.382)	(6.310)	(2.607)	(2.679)
H	Altri debiti finanziari correnti	(1.944)	(2.633)	(1.894)	689	(50)
I	Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)	(12.047)	(10.084)	(9.281)	(1.963)	(2.766)
J	Indebitamento finanziario corrente netto (I-E-D)	19.153	3.711	1.400	15.442	17.753
K	Debiti bancari non correnti	(37.773)	(21.252)	(24.964)	(16.521)	(12.809)
L	Obbligazioni emesse	0	0	0	0	0
M	Altri debiti non correnti	0	0	0	0	0
N	Indebitamento finanziario non corrente (K+L+M)	(37.773)	(21.252)	(24.964)	(16.521)	(12.809)
O	Indebitamento finanziario netto (J+N)	(18.620)	(17.541)	(23.564)	(1.079)	4.944

La **Posizione Finanziaria Netta** del Gruppo al 30 giugno 2015 è a debito per 18,6 milioni di Euro rispetto ai 17,5 milioni del 31 dicembre 2014 e ai 23,6 milioni al 30 giugno 2014.

La variazione è dovuta al tiraggio del nuovo contratto di mutuo per 23 milioni di Euro al netto dell'impiego temporaneo in conti di deposito a breve scadenza per 18 milioni di Euro e della restituzione delle rate dei finanziamenti in scadenza per 3,7 milioni di Euro.

La **liquidità** del Gruppo, nel primo semestre 2015 aumenta di 2,7 milioni di Euro principalmente per effetto di quanto sopra oltre all'incasso del credito di 0,3 milioni di Euro per la cessione della partecipazione in Marconi Handling Srl iscritto nei **crediti finanziari correnti** al 31/12/2014.

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

in migliaia di Euro	al 30.06.2015	al 30.06.2014
Flussi di cassa (generato / assorbito) dalle attività operative netto	(239)	4.854
Flussi di cassa (generato / assorbito) dell'attività di investimento	(16.408)	3.717
Flussi di cassa (generato / assorbito) dell'attività di finanziamento	19.333	(5.618)
Variazione finale di cassa	2.686	2.953
Disponibilità liquide inizio periodo	7.021	2.764
Variazione finale di cassa	2.686	2.953
Disponibilità liquide fine periodo	9.707	5.717

La **variazione finale di cassa** è positiva per 2,7 milioni di Euro come illustrato nel paragrafo precedente.

Il **flusso di cassa assorbito dalle attività operative** è stato pari a 0,2 milioni di Euro nel primo semestre 2015, in sensibile peggioramento rispetto allo stesso periodo del 2014 a causa della contrazione dei flussi di cassa della gestione reddituale (-1,4 milioni di Euro) oltre al pagamento delle imposte sul reddito che nel primo semestre 2015 ha assorbito liquidità per 3,9 milioni di Euro mentre nel 2014, oltre a interessare il II° semestre dell'anno, è stato di importo molto inferiore in quanto il Gruppo vantava crediti d'imposta per l'esercizio 2013.

Il **flusso di cassa dell'attività di investimento** risulta negativo per 16,4 milioni di Euro compresi 15 milioni di impieghi temporanei di liquidità, 2 milioni di Euro di investimenti ed al netto di 0,6 milioni di Euro di incasso crediti per cessioni di partecipazioni. Nel primo semestre 2014 il flusso di cassa dell'attività di investimento era positivo per 3,7 milioni di Euro a fronte di 1,7 milioni di Euro di investimenti compensati da 5,4 milioni di Euro di disinvestimento di partecipazioni.

Infine, il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** di 19,3 milioni di Euro è rappresentato dall'incasso del nuovo finanziamento per 23 milioni di Euro al netto della restituzione delle quote dei mutui scadute nel semestre.

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

Di seguito la struttura patrimoniale del Gruppo classificata sulla base delle "fonti" e degli "impieghi":

I M P I E G H I	al 30.06.2015	al 31.12.2014	al 30.06.2014	Variazione %	Variazione %
				30.06.2015 - 31.12.2014	30.06.2015 - 30.06.2014
-Crediti commerciali	14.224	10.720	16.477	33%	-14%
-Crediti tributari	705	126	388	460%	82%
- Altri Crediti	10.909	6.994	8.353	56%	31%
-Rimanenze di magazzino	463	487	503	-5%	-8%
Subtotale	26.301	18.327	25.721	44%	2%
I M P I E G H I	al 30.06.2015	al 31.12.2014	al 30.06.2014	Variazione %	Variazione %
				30.06.2015 - 31.12.2014	30.06.2015 - 30.06.2014
-Debiti commerciali	(14.673)	(12.312)	(16.290)	19%	-10%
-Debiti tributari	(1.294)	(3.397)	(1.781)	-62%	-27%
-Altri debiti	(18.471)	(16.358)	(17.814)	13%	4%
Subtotale	(34.438)	(32.067)	(35.885)	7%	-4%
-Attività destinate alla vendita	0	0	0	0%	0%
Capitale circolante netto operativo	(8.137)	(13.740)	(10.164)	-41%	-20%
Immobilizzazioni	170.507	171.960	170.020	-1%	0%
-Imposte differite attive	7.362	7.293	7.279	1%	1%
-Altre attività non correnti	2.117	2.410	3.094	-12%	-32%
Totale immobilizzazioni	179.986	181.663	180.393	-1%	0%
- Fondi rischi, oneri e TFR	(22.378)	(21.831)	(22.373)	3%	0%
- Fondo imposte differite	(2.384)	(2.347)	(2.311)	2%	3%
-Altre passività non correnti	(168)	(167)	(210)	1%	-20%
Subtotale	(24.930)	(24.345)	(24.893)	2%	0%
Capitale fisso operativo	155.056	157.318	155.500	-1%	0%
Totale Impieghi	146.919	143.578	145.336	2%	1%

F O N T I	al 30.06.2015	al 31.12.2014	al 30.06.2014	Variazione %	Variazione %
				30.06.2015 - 31.12.2014	30.06.2015 - 30.06.2014
Posizione finanziaria netta	(18.620)	(17.541)	(23.564)	6%	-21%
-Capitale Sociale	74.000	74.000	74.000	0%	0%
-Riserve	51.913	44.809	45.029	16%	15%
-Risultato dell'esercizio	1.982	6.873	2.449	-71%	-19%
Patrimonio Netto di Gruppo	127.895	125.682	121.478	2%	5%
-Patrimonio Netto di terzi	404	355	294	14%	37%
Totale Patrimonio Netto	128.299	126.037	121.772	2%	5%
Totale fonti	146.919	143.578	145.336	2%	1%

La struttura patrimoniale del Gruppo evidenzia una contrazione del **capitale circolante netto operativo** al 30 giugno 2015 rispetto alla chiusura dell'esercizio 2014 di 5,6 milioni di Euro per effetto:

- dell'aumento dei crediti commerciali di 3,5 milioni di Euro dovuto alla stagionalità dell'attività aeroportuale oltre all'assenza di compensazioni tra posizioni creditorie e debitorie di alcuni partner commerciali che erano invece state effettuate alla fine dell'esercizio precedente;
- dell'aumento dei crediti tributari per i versamenti degli acconti Ires e Irap dell'esercizio al netto della stima delle imposte dirette di competenza del semestre;
- dell'aumento della voce Altri crediti per i maggiori ratei e risconti attivi legati all'infrannualità del periodo in esame, alla crescita dei costi sospesi legati al progetto di quotazione e del credito per addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri;
- dell'aumento dei debiti commerciali che ha parzialmente bilanciato la crescita dei crediti ed è ascrivibile anche all'assenza delle compensazioni tra crediti e debiti commerciali suddette;
- della riduzione dei debiti tributari a seguito del versamento del saldo delle imposte 2014.

Si conferma, infine, la solidità patrimoniale del Gruppo che al 30 giugno 2015 ha un **Patrimonio Netto** consolidato pari a 128,3 milioni di Euro a fronte di una **posizione finanziaria netta** negativa di 18,6 milioni. Il rapporto tra quest'ultima ed i mezzi propri è passato da 0,19 del 30 giugno 2014 a 0,14 del 31 dicembre 2014 a 0,15 al 30 giugno 2015.

3.4 INDICI

Gli Amministratori hanno ritenuto non significativi, tenuto conto dell'infrannualità, i principali indici economico/patrimoniali del Gruppo al 30 giugno 2015.

3.5 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati nel I° semestre 2015 è pari a 2 milioni di Euro di cui 0,6 milioni per investimenti da Masterplan ed il rimanente per investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

Per quanto attiene agli **altri investimenti** trattasi di interventi destinati all'operatività aeroportuale, al miglioramento del servizio offerto al passeggero e all'efficientamento dei processi aziendali.

In particolare, si evidenziano una serie di interventi finalizzati a garantire una *"passenger experience"* eccellente in ottica di efficientamento dei processi e di miglioramento del servizio offerto anche tramite il monitoraggio del *"comportamento dei passeggeri"*. Si segnala inoltre la conclusione della prima fase del progetto *"Smart Security"* con la realizzazione dell'area di accodamento pre-controlli di sicurezza tramite l'installazione di nuovi tornelli automatici e barriere di delimitazione dell'area, nonché di totem e monitor informativi.

Oltre agli investimenti suesposti, nel primo semestre 2015 il Gruppo ha realizzato interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali per 0,5 milioni di Euro (0,8 milioni di Euro nel primo semestre 2014) prevalentemente relativi alla realizzazione di barriere di protezione anti-caduta sui nastri dell'impianto di smistamento bagagli oltre ad interventi sui Gruppi Refrigeratori e sui Gruppi Elettrogeni.

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	1° semestre 2015	1° semestre 2014	Variazione 2015 -2014	Variazione % 2015 -2014
Organico medio Equivalenti Full Time	412	382	30	7,9%
Dirigenti	10	10	0	0,0%
Quadri	28	28	0	0,0%
Impiegati	288	282	6	2,1%
Operai	86	62	24	38,7%

	1° semestre 2015	1° semestre 2014	Variazione 2015 -2014	Variazione % 2015 -2014
Organico medio	442	407	35	8,6%
Dirigenti	10	10	0	0,0%
Quadri	28	28	0	0,0%
Impiegati	315	305	10	3,3%
Operai	89	64	25	39,1%

Fonte: Elaborazione della Società

L'incremento di organico di 30 equivalenti full-time rispetto al 2014 è dovuto prevalentemente a:

- assunzioni di 18 risorse FTE effettuate a seguito dell'internalizzazione di alcuni servizi (servizio informazioni ai passeggeri, assistenza ai PRM (Passeggeri a Ridotta Mobilità), recupero carrelli, gestione bagagli rush, codifica manuale bagagli in area BHS, lavaggio mezzi);
- incremento di 7 FTE in area PRM in virtù dell'incremento di traffico su questa tipologia di servizio;
- assunzione in area parcheggi di personale in sostituzione di personale con contratti di somministrazione (3 FTE);
- assunzioni in area security per aumento del traffico passeggeri pari a 2 FTE.

Il costo

	1° semestre 2015	1° semestre 2014	Variazione 2015 -2014	Variazione % 2015 -2014
Costo del Lavoro	11.842	10.784	1.058	9,8%

Fonte: Elaborazione della Società

L'aumento del costo del lavoro del 9,8% rispetto allo stesso periodo del 2014 è dovuto principalmente all'incremento di organico e all'applicazione del nuovo Contratto Collettivo Nazionale a partire da settembre 2014.

Contribuiscono poi in misura minore a detto incremento:

- l'aumento del lavoro straordinario per il progetto di quotazione e per l'incremento del traffico e dei servizi ai passeggeri;
- l'incremento degli altri costi del personale per l'avvio di iniziative collegate al "Piano Welfare" non presenti nello stesso periodo del 2014, le visite mediche per il rinnovo del decreto di Guardia Particolare Giurata degli addetti security e per l'idoneità dei candidati della selezione per Addetti security, l'incremento del costo del servizio per lavoro somministrato nel periodo pre-internalizzazione e la crescita del costo della mensa per l'incremento dell'organico e per i candidati Addetti security.

La gestione

Nel semestre è stato completato il processo di internalizzazione di alcuni servizi (servizio informazioni ai passeggeri, assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità, recupero carrelli, gestione bagagli rush, codifica manuale bagagli in partenza e lavaggio mezzi), già iniziato negli ultimi mesi del 2014.

Da metà gennaio, infatti, sono passate alla gestione diretta da parte della Capogruppo le attività di "Codifica dei bagagli disguidati" in area BHS e recupero carrelli in area Terminal.

Sono state inoltre inserite 20 nuove Guardie Particolari Giurate con contratto a tempo determinato di 5 mesi, per far fronte ai momenti di picco estivo e in generale rafforzare i presidi per l'aumento del traffico passeggeri.

La formazione del personale

Il primo semestre 2015 è stato caratterizzato principalmente dalla formazione che ha coinvolto il Servizio Prevenzione e Protezione, sia obbligatoria (corso preposti, carrello elevatore, addestramento antincendio) che specifica, con corsi quali l'utilizzo e la conduzione di trattori agricoli per gli addetti airside ed officina, per acquisire nuove competenze sulle nuove attività lavorative, e l'area Security, con i corsi di aggiornamento.

Oltre ai corsi di aggiornamento normativo specifico delle diverse aree, è stato svolto un corso trasversale, che ha coinvolto più aree, sulla nuova normativa europea in materia di safety degli aerodromi (EASA 139).

Anche taluni temi etici e le principali novità del Codice Etico nella sua più recente e significativa revisione sono stati oggetto di uno specifico ed approfondito momento di riflessione e formazione aziendale.

Le relazioni sindacali

All'inizio del mese di marzo si sono tenute le elezioni per il rinnovo della RSU e sono stati avviati i primi incontri sindacali su temi di particolare interesse a seguito dell'applicazione del nuovo contratto collettivo (orario di lavoro, inquadramenti).

Il Welfare

Nel 2015 è stato introdotto un sistema di prestazioni non monetarie finalizzate ad incrementare il benessere individuale e familiare dei lavoratori dipendenti. Una parte dei fondi a supporto del budget di questa iniziativa arrivano da una riduzione dell'ammontare complessivo destinato al premio di produzione.

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 L'AMBIENTE

Nel corso del primo semestre 2015 la Capogruppo ha sottoscritto con gli Enti territoriali (Regione, Città Metropolitana, Comune di Bologna e di Calderara, TPer) l'Accordo Territoriale Attuativo per la Decarbonizzazione del Marconi. L'Accordo, siglato ai sensi della LR 20/2000, rappresenta un caso unico a livello nazionale e si qualifica come vero e proprio strumento di pianificazione territoriale fissando specifiche azioni di efficientamento energetico delle infrastrutture aeroportuali e di miglioramento del sistema di accessibilità pubblica e privata allo scalo, in termini di riduzione delle emissioni climalteranti. L'Accordo che dà attuazione concreta alle previsioni del Decreto VIA-VAS ha fatto altresì tesoro dai confronti ed approfondimenti svoltisi nell'ambito della partecipazione della Capogruppo e della Città Metropolitana al progetto europeo DAir, conclusosi alla fine del 2014.

4.2 LA QUALITÀ

Il Piano Industriale 2015-2019 riporta tra i suoi obiettivi strategici anche l'incremento della qualità del servizio. Il Gruppo, infatti, continuerà a impegnarsi per migliorare l'efficienza dei processi operativi, in

un'ottica di attenzione alla qualità del servizio e alla sostenibilità ambientale. Aeroporto di Bologna è costantemente impegnato sia in attività di aggiornamento, informazione e benchmarking, sia nell'introduzione di nuovi strumenti e nuove tecnologie a servizio del passeggero.

La soddisfazione degli utenti

Nel primo semestre 2015, il *Customer Satisfaction Index*, l'indice che misura il grado di soddisfazione complessivo dei passeggeri, ha registrato un elevato livello di soddisfazione (97,8%), rispetto al 93,4% del primo semestre 2014. Anche gli indicatori che rilevano i tempi di attesa in partenza e la soddisfazione del passeggero hanno registrato ottimi risultati, sensibilmente in miglioramento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Sono invece leggermente peggiorati i tempi di riconsegna dei bagagli in arrivo; a tal fine il gestore ha attivato un investimento infrastrutturale ed ha avviato azioni di confronto con i prestatori d'opera aeroportuali mirate ad un potenziamento di questo processo operativo.

<i>Principali Indicatori di Qualità</i>		1° semestre 2015	1° semestre 2014
Customer Satisfaction Index	% passeggeri soddisfatti	97,8%	93,4%
Regolarità e rapidità del servizio	% passeggeri soddisfatti	97,5%	94,9%
Percezione sul livello pulizia generale	% passeggeri soddisfatti	97,6%	92,5%
Percezione sul livello pulizia e funzionalità toilette	% passeggeri soddisfatti	96,4%	86,2%
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	Tempo di attesa dal B.O. nel 90% dei casi	4'02"	4'27"
Attesa in coda al check-in	Tempo nel 90% dei casi	13'56"	15'09"
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	Tempo nel 90% dei casi	6'59"	7'54"
Tempo di riconsegna del primo/ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile (da sistema)	Primo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	23'	21'
	Ultimo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	31'	28'

Fonte: Elaborazione della Società

5 IL QUADRO NORMATIVO

5.1 IL REGIME CONCESSORIO

La Società 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.

5.2 IL CONTRATTO DI PROGRAMMA

Il Contratto di Programma per il periodo 2010-2013 nell'ambito del quale è stata definita la dinamica tariffaria per i quattro anni e le modalità attraverso le quali si è arrivati alla determinazione delle tariffe è scaduto al termine del 2013. La Capogruppo, quindi, il 25 luglio 2013, ha presentato formale istanza ad Enac chiedendo l'estensione di un anno del contratto allo scopo di garantire una continuità amministrativa e la realizzazione degli investimenti programmati e l'approvazione di tale istanza ha comportato la proroga formale del Contratto anche per il 2014.

Il Contratto di Programma è, quindi, scaduto il 31 dicembre 2014 e, nell'ambito del regime transitorio, sono state già esperite le attività preordinate alla stipula del nuovo Contratto di Programma il quale, in base alla vigente normativa in materia, avrà ad oggetto, sostanzialmente, il piano degli interventi, della qualità e dell'ambiente. Per il 2015, peraltro, per espressa disposizione di legge, i diritti aeroportuali – previsti da

contratti di programma scaduti entro il 31 dicembre 2014 – sono stati adeguati al parametro del tasso di inflazione programmata.

5.2 LA NUOVA DISCIPLINA DELLA REGOLAZIONE TARIFFARIA

Nel quadro del rapporto concessorio, il gestore aeroportuale riscuote dagli utenti e dagli altri operatori aeroportuali dei corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture e per i servizi connessi che, per le caratteristiche della concessione e per la natura di pubblica utilità del servizio erogato, sono soggetti – in base alla vigente disciplina comunitaria e nazionale, rispettivamente, Direttiva 2009/12/CE e Decreto Legge 24 gennaio 2012, n. 1 – alla vigilanza da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART). Questi corrispettivi sono preordinati a consentire ai gestori il recupero del costo delle infrastrutture e dei servizi connessi all'esercizio delle attività aeronautiche e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci e sono pertanto calcolati sulla base di modelli tariffari che tengono conto di un meccanismo di remunerazione dei costi operativi e del capitale investito.

L'ISTITUZIONE DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI (ART) E I NUOVI MODELLI TARIFFARI

Il cd. Decreto Salva Italia ha previsto l'istituzione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART). Tale Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali.

Con particolare riferimento al settore aeroportuale, l'ART provvede a svolgere tutte le funzioni di Autorità di vigilanza istituita in attuazione della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali.

A seguito dell'espletamento di pubbliche consultazioni alle quali hanno partecipato tutti gli aeroporti, l'ART ha approvato – in data 22/09/2014 - tre nuovi modelli di regolazione tariffaria per gli aeroporti che negli ultimi due anni abbiano registrato una media di traffico consuntivo superiore ai 5 milioni (Modello 1), tra i 3 e i 5 milioni (Modello 2), ovvero inferiore ai 3 milioni (Modello 3). Tutti i modelli prevedono che i diritti vengano definiti nel contesto e all'esito di un procedimento di trasparente consultazione tra gestore aeroportuale e vettori, con possibilità per ciascuna parte di ricorrere all'Autorità di regolazione dei trasporti in caso di mancato accordo. È inoltre prevista una consultazione periodica, almeno una volta l'anno, tra i gestori e gli utenti aeroportuali e l'ART può richiedere lo svolgimento di ulteriori consultazioni prima che siano finalizzati nuovi progetti di infrastrutture aeroportuali.

In particolare, il Modello 1, applicabile all'Aeroporto di Bologna, disciplina in dettaglio lo svolgimento della consultazione tra i gestori e gli utenti aeroportuali e delle relative audizioni pubbliche, prevedendo la pubblicazione da parte del gestore di un documento di consultazione in cui sono riportate in dettaglio le informazioni che il gestore deve rendere note agli utenti aeroportuali ai sensi del Decreto Liberalizzazioni, nonché il piano qualità e della tutela ambientale e il piano quadriennale degli investimenti. I gestori devono inoltre fornire all'ART la loro policy relativa all'erogazione degli incentivi ai vettori che intendono adottare durante il periodo tariffario e la contabilità separata delle attività aviation e non aviation dell'anno preso a riferimento per il calcolo dei Diritti Aeroportuali.

La proposta tariffaria viene elaborata dal gestore in base a un meccanismo che prende in considerazione, come dati economici di partenza, quelli relativi all'ultimo esercizio per il quale è disponibile un bilancio approvato e certificato, sulla cui base il gestore sia in grado di predisporre i dati della contabilità analitica regolatoria certificata (c.d. Anno Base) e la consultazione si svolge durante il c.d. Anno Ponte, vale a dire l'esercizio che si interpone tra l'Anno Base e il primo anno del periodo tariffario in consultazione. È previsto che la prima audizione durante la consultazione debba avvenire almeno 30 giorni dopo l'avvio del processo, mentre eventuali audizioni supplementari non potranno più essere effettuate trascorsi trenta giorni dalla prima audizione. Nel modello tariffario sono inoltre definiti in dettaglio i criteri e i parametri da utilizzare per il calcolo delle tariffe e sono stati introdotti dei meccanismi di mitigazione del rischio per i gestori e gli utenti aeroportuali, prevedendo - in caso di variazioni dei volumi di traffico (WLU) rispetto a quelli previsti *ex ante*, secondo le soglie concordate in sede di consultazione - che eventuali maggiori ricavi derivanti dai

Diritti Aeroportuali siano destinati, in percentuale, a maggiori investimenti futuri e i minori ricavi siano recuperati nei periodi tariffari successivi.

Il Modello 1 prevede inoltre che, conclusa la consultazione, il gestore pubblichi sul proprio sito web e invii all'ART la proposta definitiva sul livello dei Diritti Aeroportuali concordati, dando altresì evidenza delle posizioni espresse dai partecipanti alla consultazione. Nel caso in cui sia raggiunta un'intesa con gli utenti aeroportuali o laddove non siano proposti ricorsi avverso la proposta, il nuovo sistema tariffario entra in vigore alla data indicata all'avvio della consultazione o comunque non prima di 60 giorni dalla pubblicazione della proposta sul sito web del gestore, assolti in ogni caso gli obblighi di comunicazione alla rete IATA delle tariffe da applicare al momento della vendita dei biglietti ai passeggeri. È inoltre previsto che l'ART formalizzi e pubblichi, entro 40 giorni dalla comunicazione della proposta approvata nella consultazione, gli esiti delle verifiche effettuate sulla conformità del nuovo livello dei Diritti Aeroportuali al modello tariffario e ai principi dettati dalla normativa applicabile. L'ART può inoltre richiedere adeguamenti e modifiche delle tariffe approvate in consultazione.

5.3 LA NORMATIVA IN MATERIA DI CONTRIBUTI E SUSSIDI CORRISPOSTI DAGLI AEROPORTI AI VETTORI

La normativa italiana

Il Decreto Legge n. 145/2013, c.d. "Destinazione Italia", ha introdotto disposizioni disciplinanti le modalità per l'erogazione da parte dei gestori aeroportuali di contributi, sussidi o ogni altra forma di emolumento ai vettori aerei in funzione dell'avviamento e sviluppo di rotte destinate a soddisfare e promuovere la domanda nei rispettivi bacini di utenza.

Si è disposto, più precisamente, che la scelta dei beneficiari di tali incentivi debba essere effettuata con modalità trasparenti e che assicurino la più ampia partecipazione dei vettori potenzialmente interessati nonché secondo modalità da definirsi con apposite linee guida adottate dal MIT, sentiti l'ART e l'ENAC.

Il 2 ottobre 2014 il MIT ha emanato dette linee guida (le "Linee Guida MIT"), previo parere dell'ART e dell'ENAC espresso, rispettivamente, con parere n. 1/2014 del 20 marzo 2014 e nota n. 95729/DG del 12 settembre 2014.

Le Linee Guida MIT, finalizzate a garantire la più ampia accessibilità da parte dei vettori potenzialmente interessati alle iniziative di incentivazione assunte dai gestori aeroportuali e di favorire uno sviluppo equilibrato del mercato del trasporto aereo, individuano come destinatari delle relative disposizioni:

- i gestori aeroportuali, tenuti, qualora intendano adottare forme di incentivazione dei vettori, per i casi previsti di avviamento o sviluppo di rotte, ad esperire procedure di scelta dei beneficiari trasparenti e tali da garantire la più ampia partecipazione degli operatori potenzialmente interessati nonché a comunicare gli esiti delle medesime procedure all'ART e all'ENAC;
- i vettori, beneficiari degli obblighi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione gravanti sul gestori ma anche, come desumibile "al contrario" dalla stessa norma, tenuti a non accettare forme di incentivazioni contrastanti con detti principi.

Le Linee Guida MIT individuano inoltre il perimetro degli incentivi per i quali deve essere garantita la trasparenza e la più ampia accessibilità, nel rispetto dei principi di imparzialità e non discriminazione e le modalità delle procedure di scelta dei beneficiari volte a garantire la predetta trasparenza e accessibilità.

Alla data del 30 giugno 2015, la Società ha provveduto a pubblicare, sul proprio sito istituzionale, la *policy* sviluppo traffico relativa al piano di incentivazione programmato per il primo semestre 2015. La *policy* sviluppo traffico è accessibile, in maniera trasparente e non discriminatoria, a tutti i vettori interessati. Saranno pubblicati, ai termini di legge, eventuali aggiornamenti semestrali della *policy*, laddove il piano di incentivazione subisca variazioni. Alla medesima data sono state regolarmente compiute, ai termini di legge, le comunicazioni obbligatorie alle Autorità vigilanti. Le indicazioni operative sono infatti divenute efficaci dal 1° gennaio 2015, ma, per il primo anno, gli adempimenti fissati per il 31 gennaio e il 31 luglio sono stati differiti, rispettivamente, al 31 marzo e al 30 settembre 2015.

6 IL CONTENZIOSO

Nel presente paragrafo vengono citati i principali – fondamentalmente in termini economici – contenziosi in corso senza pretesa di esaustività rispetto a tutte le posizioni per le quali sono state appostate specifiche somme nell'ambito del fondo rischi contenziosi.

Per quanto concerne il tema della contribuzione al **Fondo istituito dalla Finanziaria 2007** al fine di ridurre il costo a carico dello Stato per l'organizzazione e l'espletamento del **servizio antincendio** presso gli aeroporti italiani, la Società Capogruppo ha promosso, nel 2012, una specifica azione giudiziale innanzi il Tribunale Civile di Roma, chiedendo sostanzialmente al Giudice di accertare e dichiarare la cessazione dell'obbligo contributivo a seguito del cambiamento delle finalità di predetto Fondo, ossia a decorrere dal 1° gennaio 2009. Da tale data, difatti, le risorse afferenti al Fondo in parola sono state destinate a provvedere a generiche esigenze di soccorso pubblico e difesa civile nonché al finanziamento dei rinnovi del C.C.N.L. dei VV.F. La causa è tuttora in corso. Nonostante la pendenza della suddetta causa civile, le Amministrazioni hanno da ultimo notificato, in data 16 gennaio 2015, un decreto ingiuntivo relativo alle presunte quote di contribuzione al Fondo Antincendi per gli anni 2007, 2008, 2009 e 2010. Il decreto in parola è affetto da evidenti errori materiali (i.e. richiesta di contributi già versati con riferimento alle annualità 2007 e 2008) e formali ed è stata prontamente proposta opposizione giudiziale innanzi il Tribunale di Bologna, richiedendo l'annullamento del medesimo provvedimento o, in via subordinata, di dichiarare la continenza e di ordinare la riassunzione della causa innanzi al Tribunale di Roma.

Nel 2010 è stata perfezionata la conciliazione, in parte in sede sindacale ed in parte in sede giudiziale, con gli ex dipendenti **Gesticoop soc.coop.a.r.l.** (consorzata di **Doro Group**). Nell'ambito delle correlate cause giudiziali, successivamente estinte, veniva in particolare invocato dai legali dei lavoratori ricorrenti il principio di responsabilità solidale, della società appaltatrice/datore di lavoro e delle società committenti dell'appalto: Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A., Marconi Handling Srl e Bas S.p.A. Gli importi corrisposti agli ex dipendenti Gesticoop trovano copertura nel fondo rischi per contenziosi appositamente stanziato negli esercizi precedenti. Alla data di redazione del presente documento non vi sono stati ulteriori sviluppi.

Il Tribunale Civile di Bologna ha ingiunto nel 2007 alla Società di pagare in favore di **Coopservice** la somma di 107 mila Euro, oltre interessi dalla data di presentazione del ricorso sino al saldo effettivo. La predetta somma era stata richiesta a titolo di interessi di mora, adducendo che la Società Capogruppo sistematicamente pagava in ritardo il corrispettivo dovuto in dipendenza del contratto di appalto di servizi stipulato tra le parti. Nel 2014 il Tribunale di Bologna ha dichiarato l'incompetenza della autorità giudiziaria ordinaria a decidere in ordine alla controversia e per l'effetto ha revocato il decreto ingiuntivo opposto, condannando Coopservice alla rifusione delle spese di lite che Coopservice ha integralmente saldato. E' tuttora pendente il termine per l'eventuale impugnazione avversaria.

A seguito dei gravi inadempimenti dell'appaltatore **RTI Elle Due Costruzioni s.r.l.- Di Madero & Figlie s.r.l.**, la Società Capogruppo ha risolto il contratto di appalto stipulato in data 8/11/2011 avente ad oggetto la realizzazione dei nuovi pontili di imbarco. L'appaltatore, particolarmente la mandataria Elle Due Costruzioni s.r.l., parrebbe anche non aver adempiuto al pagamento di alcune retribuzioni e di alcuni contributi obbligatori di parte del personale.

La Società ha quindi ricevuto diverse richieste di pagamento da parte di alcuni dipendenti Elle Due per le retribuzioni non versate dall'appaltatore, sia quale responsabile in solido per le prestazioni svolte dal personale sul cantiere aeroporto, sia quale terzo debitore del corrispettivo dell'appalto nell'ambito di procedimenti esecutivi azionati nei confronti della predetta impresa.

A fronte di una decina di dipendenti che al momento hanno ottenuto dal Giudice del Lavoro di Bologna l'emissione di un'ingiunzione giudiziale provvisoriamente esecutiva a carico di Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A., sono stati disposti i pagamenti e, al contempo, è stata inviata la richiesta di rivalsa nei

confronti dell'assicurazione dell'appaltatore per le somme pagate, che ha prontamente rimborsato la Società di quanto versato.

Inoltre risultano pendenti due ulteriori procedimenti, aventi ad oggetto il pagamento di retribuzioni a dipendenti Elle Due, con chiamata in causa dell'assicurazione.

Nel 2014, è stato notificato alla Società Capogruppo, così come ad altri gestori aeroportuali, atto di citazione quale terzo chiamato in causa da parte di **AIR BP** convenuto nel procedimento azionato dall'amministrazione straordinaria di Alitalia Linee Aeree, per la restituzione degli importi richiesti dai gestori aeroportuali ai fornitori di carburante ai vettori aerei.

Si tratta della terza azione giudiziale con il medesimo oggetto nella quale a partire dal 2010 la Società si è trovata coinvolta; si tratta in tutti i casi di procedimenti che si basano sulla normativa cd. "Requisiti di Sistema" entrata in vigore nel 2006, la quale vietava l'applicazione da parte dei gestori aeroportuali nei confronti dei fornitori di servizi di assistenza a terra ai vettori, quali i *fuelers*, di sovrapprezzi che non fossero strettamente correlati ai costi effettivamente sostenuti. Tali sovrapprezzi, illegittimamente applicati dai gestori aeroportuali, sarebbero quindi stati, secondo le ricostruzioni attoree, riaddebitati ai vettori.

La Società non ha ritenuto di accantonare alcun importo, su valutazione dei propri legali, interni ed esterni incaricati della difesa giudiziale, ritenendo allo stato improbabile alcuna condanna. Infatti, il Tribunale di Roma si è espresso in un contenzioso analogo, rigettando in toto le richieste di restituzione dei vettori; non appare quindi allo stato che vi sia alcun rischio concreto per la Società. Gli altri due procedimenti, sempre avviati avanti il Tribunale di Roma, hanno portato nel mese di luglio all'emissione di due sentenze di contenuto identico, nelle quali il Collegio ha ritenuto non sussistere la giurisdizione del Giudice Ordinario, ritenendo la giurisdizione inerente la tematica in capo al Giudice Amministrativo.

7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Con riferimento alle informazioni richieste dall'art.2428, c.2, n.6 bis si segnala che il Gruppo non detiene strumenti finanziari rilevanti né risulta esposto a **rischi finanziari** apprezzabili, 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.

Il **rischio liquidità**, tenuto conto dei rilevanti impegni di sviluppo infrastrutturale, potrebbe concretizzarsi nella difficoltà ad ottenere finanziamenti nella giusta tempistica ed economicità a causa, in particolar modo, della stretta creditizia. La struttura finanziaria del Gruppo è caratterizzata da un moderato utilizzo della leva finanziaria. Per far fronte alle necessità derivanti dall'avanzamento del piano investimenti, il Gruppo ha posto in essere tutte le azioni per dotarsi dei mezzi finanziari a medio termine utili allo sviluppo. Infine, i flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità del Gruppo sono costantemente monitorati al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse.

Quanto al **rischio di tasso** di interesse tenuto conto dei finanziamenti in essere, il Gruppo ha cercato di minimizzare il rischio con la stipula di mutui sia a tasso fisso che a tasso variabile.

Infine, per quanto attiene al **rischio di credito**, la perdurante crisi economica mondiale ha avuto un forte impatto negativo sul settore aereo con conseguente aumento del rischio di credito. Il rischio di credito del Gruppo presenta un moderato grado di concentrazione in quanto il 48% del credito è vantato nei confronti dei primi dieci clienti. Tale rischio è stato affrontato implementando specifiche procedure e strumenti di controllo e gestione del credito verso clienti oltre che attraverso un congruo accantonamento al fondo svalutazione crediti, secondo principi di prudenza, in continuità con i bilanci degli esercizi precedenti.

Le politiche commerciali poste in essere dal Gruppo hanno l'obiettivo di limitare l'esposizione nel seguente modo:

- 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.

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.

Rischio relativo alla rilevanza delle attività immateriali sul totale dell'attivo patrimoniale e del patrimonio netto del Gruppo

Il Bilancio Consolidato del Gruppo per il triennio 2012-2014 nelle attività non correnti includeva, tra l'altro, Diritti di Concessione per Euro 156 milioni al 31 dicembre 2014, Euro 157 milioni al 31 dicembre 2013 ed Euro 142 milioni al 31 dicembre 2012. L'incidenza complessiva sul totale delle attività era pari al 73,24% al 31 dicembre 2014, al 72,76% al 31 dicembre 2013, al 67,65% al 31 dicembre 2012. L'incidenza complessiva dei Diritti di Concessione sul patrimonio netto di Gruppo era pari rispettivamente a circa il 124,58% al 31 dicembre 2014, a circa il 131,64% al 31 dicembre 2013 e al 123,54% al 31 dicembre 2012. Tali importi esprimono i valori dei Diritti di Concessione così come determinati in applicazione dell'interpretazione IFRIC Interpretation 12 - Service Concession Arrangements ("IFRIC 12") a tutti i beni gratuitamente devolvibili ricevuti dall'ENAC nel 2004.

Ai fini della predisposizione del Bilancio Consolidato del Gruppo per il triennio 2012-2014, i Diritti di Concessione sono stati assoggettati ad *impairment test* in conformità a quanto previsto dallo IAS 36; in particolare il test è stato effettuato confrontando il valore contabile (*carrying value*) dell'attività o del gruppo di attività componenti l'unità generatrice di flussi finanziari ("*Cash Generating Unit*" o "CGU") con il valore recuperabile della stessa, dato dal maggiore tra il *fair value* (al netto degli eventuali oneri di vendita) ed il valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dal gruppo di attività componenti la CGU (valore d'uso). Ai fini dell'esecuzione dell'analisi sopra citata sono stati utilizzati i flussi di cassa desumibili dalle previsioni economico-finanziarie 2015-2044 formulate dal Consiglio di Amministrazione della Società. Si evidenzia che le tariffe utilizzate a base del calcolo dei flussi di cassa ai fini dell'*impairment test* sono state le tariffe applicate dal Gruppo nell'esercizio 2014, per gli anni 2015-2019, mentre per gli anni successivi i flussi di cassa medesimi sono basati sulle tariffe 2019 maggiorate dell'inflazione per gli anni rimanenti fino al termine della Concessione. Gli obiettivi e le assunzioni delle previsioni economico-finanziarie 2015-2044 sono stati determinati tenendo conto dei risultati storici della gestione e sono stati elaborati sulla base di stime puntuali del traffico passeggeri e dei relativi ricavi, nonché di stime elaborate sulla base dei principali analisi e studi di settore, utilizzando altresì delle crescite coerenti e non eccedenti quelle previste per il settore di appartenenza.

Il test di *impairment* effettuato non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione per gli esercizi 2014, 2013 e 2012 e, conseguentemente, non sono state effettuate in passato svalutazioni di tali attività.

Nel Bilancio Consolidato Semestrale Abbreviato del Gruppo al 30 giugno 2015 i Diritti di Concessione ammontano ad Euro 155 milioni e incidono sul totale delle Attività e sul totale del Patrimonio Netto del Gruppo rispettivamente per il 65% e 121%. Ancorchè le performance economico/finanziarie del Gruppo al 30 giugno 2015 mostrino una divergenza rispetto a quanto consuntivato al 30 giugno 2014, come in precedenza commentato principalmente ascrivibile all'incremento del traffico incentivato e all'applicazione di tariffe non completamente remunerative del capitale investito, esse risultano sostanzialmente coerenti

con quanto indicato nelle Previsioni Economiche Finanziarie 2015-2044 in precedenza citate e già utilizzate per l'effettuazione del richiamato *Impairment Test* al 31 dicembre 2014. In aggiunta la stagionalità dei ricavi, che storicamente ha comportato una superiore marginalità operativa nel secondo semestre, in particolar modo nel terzo trimestre, induce gli Amministratori non solo a non intravedere nelle *performance* economico/finanziarie consuntivate dal Gruppo nel primo semestre 2015 indicatori di *Impairment* ma a ritenere tutt'ora valide le richiamate Previsioni Economiche Finanziarie 2015-2044 e ragionevolmente raggiungibili gli obiettivi in termini di traffico, ricavi e redditività stabiliti per l'intero esercizio 2015.

Rischio relativo all'influenza degli incentivi sulla marginalità dei ricavi

La Capogruppo è esposta al rischio della diminuzione della marginalità relativa sui ricavi della *Business Unit Aviation* in caso di aumento dei volumi di traffico da parte dei vettori che beneficiano degli incentivi. La Società, nel rispetto della propria *policy* di incentivazione finalizzata allo sviluppo del traffico e delle rotte sull'Aeroporto, riconosce ad alcuni vettori, sia *legacy carrier*, sia *low cost*, incentivi legati al volume di traffico passeggeri e di nuove rotte. La suddetta *policy* prevede che gli incentivi non possano in nessun caso superare una misura tale per cui non vi sia un margine positivo di ricavi per il Gruppo con riferimento alle attività di ciascun vettore; tuttavia, ove il traffico passeggeri e le rotte operate dai vettori che godono degli incentivi si incrementassero nel tempo, il margine positivo registrato dalla *Business Unit Aviation* potrebbe ridursi proporzionalmente, con un impatto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Rispetto a tale rischio la Società, pur a fronte di uno scenario di mercato nazionale, in particolare sui collegamenti domestici, caratterizzato da una presenza crescente del segmento *low cost* è attiva nello sviluppo di un mix di traffico tale da mantenere una marginalità positiva: in tale ottica si ritiene particolarmente significativo il prossimo avvio della rotta operata da Emirates verso Dubai.

8 GARANZIE PRESTATE

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

in migliaia di Euro	30/06/2015	30/06/2014	Variaz. %
Fidejussioni	4.827	4.590	5%
Lettere di patronage	2.825	3.072	-8%
Totale garanzie prestate	7.652	7.662	0%

Al 30 giugno 2015, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 7,7 milioni di Euro e si riferiscono principalmente a:

- fideiussione a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (3,9 milioni di Euro);
- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) pari al 51% del capitale residuo che, alla data di chiusura del semestre, risulta pari a 2,8 milioni di Euro.

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

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

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

Andamento del traffico

Nel mese di luglio il traffico passeggeri è risultato pari a quasi 700 mila (693.089, +3,5% rispetto a luglio 2014), risultato che costituisce il miglior mese in assoluto della storia dell'aeroporto. I passeggeri su voli internazionali sono stati 522.871 (+6,5%), quelli su voli nazionali 170.218 (-4,9%). Nella suddivisione per tipologia di vettore, i passeggeri su voli di linea sono cresciuti del 5,1%, in frenata quelli su voli *charter* (-25%) in conseguenza della difficile situazione di alcune mete del Bacino del Mediterraneo. Nei primi sette mesi dell'anno i passeggeri complessivi sono stati 3.860.217, con una crescita del 2,5% sullo stesso periodo del 2014.

Avvio di nuovi collegamenti

- Emirates inaugurerà un servizio giornaliero Bologna-Dubai dal prossimo 3 Novembre 2015. Sulla tratta verrà impiegato un Boeing 777-300ER con configurazione a tre classi (360 posti). Emirates offrirà l'unico servizio a lungo raggio con un aereo *wide-body* da e per Bologna. I passeggeri usufruiranno di un livello molto alto di comfort all'interno del Boeing 777-300ER, che è equipaggiato con 8 *private suites* in *First Class*, 42 sedili completamente reclinabili in *Business Class*, e ampio spazio per 310 passeggeri in *Economy Class*. Il nuovo volo offrirà ai clienti di Bologna e delle regioni limitrofe collegamenti convenienti con le zone servite da Emirates nel Far East, Medio Oriente, Africa ed Asia
- Nuovo collegamento giornaliero Bologna – Berlino operato da Ryanair dal 27/10/2015
- Nuovo collegamento Bologna – Copenhagen operato da Ryanair dal 5/11/2015 con 2 frequenze settimanali
- Nuovo collegamento Bologna – Chisinau operato da Wizzair dal 30/9/2015 con 2 frequenze settimanali.

Definizione delle nuove tariffe aeroportuali per il periodo 2016-2019

Di seguito all'avvio, in data 15 maggio 2015, delle consultazioni con gli utenti sulle tariffe per il prossimo periodo (2016-2019) regolato in base a quanto previsto dall'Autorità (ART) nel Modello di regolazione dei Diritti Aeroportuali per aeroporti con traffico superiore ai 5 milioni di passeggeri/anno emesso dalla stessa Autorità il 22 Settembre 2014, si è tenuta il 17 giugno 2015 l'audizione pubblica con i c.d. Utenti Interessati (vettori con attività volativa sullo scalo nell'anno precedente all'avvio delle consultazioni) e, quindi, in data 17 luglio 2015 la proposta tariffaria definitiva e gli aspetti ad essa correlati sono stati ufficialmente trasmessi ai vettori e all'Autorità di Regolazione dei Trasporti. L'Authority in data 7 agosto 2015 ha deliberato la conformità al Modello tariffario di riferimento della proposta definitiva di revisione delle tariffe aeroportuali per il quadriennio 2016-2019 di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., peraltro condizionando la detta conformità all'applicazione di alcuni correttivi ed altresì richiedendo al gestore la definizione di livelli qualitativi di servizio con i vettori ulteriori rispetto ai livelli previsti dal piano di qualità approvato da Enac.

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna è chiamata ad ottemperare alle prescrizioni di cui alla delibera ART suddetta entro 90 giorni dalla data della medesima.

L'Authority aveva in precedenza, in data 31 luglio 2015, già deliberato l'archiviazione di tre ricorsi presentati dalle associazioni ASSAEREO, IATA ed IBAR avversi alla proposta tariffaria della società; ciò

tenuto conto del fatto che la consultazione presso lo scalo boognese si è conclusa con un sostanziale accordo dell'utenza dello scalo.

Processo di quotazione al Mercato Telematico Azionario di Borsa Italiana

Nell'ambito dell'articolato e sfidante processo indirizzato alla quotazione al Mercato Telematico Azionario di Borsa Italiana che ha visto la Capogruppo coinvolta per oltre un anno, il 20 maggio 2015 l'Assemblea dei Soci ha deliberato:

- un aumento di capitale di massimo 6,8 milioni di azioni al servizio dell'operazione di quotazione, subordinando l'efficacia della delibera al rilascio da parte di Consob e Borsa Italiana del provvedimento di ammissione delle azioni alle negoziazioni;
- le modifiche allo statuto sociale necessarie e prodromiche all'ammissione alla quotazione, ai sensi della normativa vigente e delle raccomandazioni del Codice di Autodisciplina delle società quotate.

In sede Ordinaria, infine, l'Assemblea ha nominato, con efficacia subordinata all'inizio delle negoziazioni delle azioni, i componenti del nuovo Consiglio di Amministrazione, passato da 5 a 9 membri. I membri del nuovo Consiglio di Amministrazione sono: Enrico Postacchini, Giorgio Tabellini, Nazareno Ventola, Giada Grandi, Luca Mantecchini, Sonia Bonfiglioli, Marco Cammelli, Chiara Fornasari, Gianni Lorenzoni.

Enrico Postacchini è stato confermato Presidente del Consiglio di Amministrazione.

In data 26 giugno 2015 si è avuto il nulla osta da parte della CONSOB al Prospetto Informativo relativo all'Offerta Pubblica di Vendita e Sottoscrizione di un massimo di 14.049.476 azioni ordinarie, esclusa Greenshoe, pari al 38,9% del capitale sociale al termine dell'operazione e all'ammissione alla quotazione al Mercato Telematico Azionario di Borsa Italiana; nella stessa giornata è stato comunicato il periodo per il Collocamento Istituzionale con inizio il 29 giugno e termine l'8 luglio 2015.

Il 10 luglio 2015, Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. ha comunicato i risultati definitivi dell'Offerta Globale di Vendita e Sottoscrizione delle azioni ordinarie della Società. L'Offerta Globale si è conclusa con successo con una domanda complessiva superiore al quantitativo di azioni offerte. In particolare, in base alle richieste pervenute nell'ambito dell'Offerta Globale sono state assegnate n. 15.454.424 Azioni a n. 1.271 richiedenti. Tali Azioni sono rivenienti per n. 6.500.000 dall'Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Pubblica, per n. 7.549.476 offerte in vendita da parte dagli Azionisti Venditori e per n. 1.404.948, pari al 10% delle azioni oggetto dell'ammontare dell'Offerta Globale, dall'esercizio dell'Opzione di Sovrallocazione concessa dalla Camera di Commercio, Industria, Agricoltura ed Artigianato di Bologna ai fini di Over Allotment nell'ambito del Collocamento Istituzionale.

Il 14 luglio 2015, quindi, sono state avviate le negoziazioni del titolo AdB sul Segmento STAR del Mercato Telematico Azionario (MTA), organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A.

Il capitale sociale della Capogruppo post OPVS è pari ad Euro 90.250.000,00. L'attestazione ex art. 2444, codice civile, di avvenuta esecuzione dell'aumento di capitale è stata depositata presso il Registro delle Imprese di Bologna in data 14 luglio 2015 ed iscritta in data 15 luglio 2015.

Successivamente, in data 17 luglio 2015, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato la nomina di Nazareno Ventola, anche Direttore Generale della società e consigliere di Amministrazione, ad Amministratore Delegato, conferendo al medesimo la rappresentanza della società ed un'ampia delega di poteri da raccordare, peraltro, in data 27 agosto 2015, con delega di poteri gestionali da conferirsi al medesimo, in qualità di Direttore Generale della Capogruppo, attraverso successiva formalizzazione di apposita procura generale notarile.

Patto parasociale

Il 20 maggio 2015, i Soci Pubblici hanno concluso un Patto Parasociale che è entrato in vigore in data 14 luglio 2015 (all'avvio delle negoziazioni), ed è stato pubblicato ai termini di legge, che sostituisce ogni

precedente pattuizione e prevede - tra l'altro - un sindacato di blocco ed un sindacato di voto in base al quale gli stessi Soci si impegnano a presentare congiuntamente e a votare le liste per il rinnovo del Consiglio di Amministrazione designando complessivamente sei candidati sui nove previsti dallo Statuto. Dei sei candidati, quattro saranno espressi dalla Camera di Commercio di Bologna, uno sarà designato congiuntamente dal Comune di Bologna e dalla Città Metropolitana di Bologna e uno dalla Regione Emilia-Romagna. La Camera di Commercio di Bologna avrà anche il diritto di esprimere il Presidente del Consiglio di Amministrazione e l'Amministratore delegato, che saranno eletti tra i candidati di propria designazione. Pertanto nessuno dei Soci Pubblici avrà, da solo, il diritto di nominare la maggioranza del Consiglio di Amministrazione.

Rapporti con società controllate e collegate e parti correlate

Relativamente ai rapporti intrattenuti nel corso del semestre con società controllate e collegate e con parti correlate, si rimanda a quanto scritto nell'apposito paragrafo delle note esplicative della relazione finanziaria semestrale.

Le previsioni di evoluzione della gestione

I segnali di ripresa derivanti dall'andamento macroeconomico generale inducono a guardare al prossimo semestre in modo tendenzialmente positivo, pur consapevoli dei potenziali rischi dovuti all'ancora incerto scenario geopolitico internazionale che potrebbe influire negativamente sulle dinamiche del traffico aereo.

L'Amministratore Delegato
(Nazareno Ventola)

Bologna, 27 agosto 2015

Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 Giugno 2015

Prospetto della Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata
Conto Economico consolidato
Conto Economico Complessivo consolidato
Rendiconto finanziario consolidato
Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.06.2015	al 31.12.2014
Diritti di concessione		155.230	156.584
Altre attività immateriali		927	899
Attività immateriali	1	156.157	157.483
Terreni, immobili, impianti e macchinari		9.618	9.745
Investimenti immobiliari		4.732	4.732
Attività materiali	2	14.350	14.477
Partecipazioni	3	147	147
Altre attività finanziarie non correnti	4	656	948
Imposte differite attive	5	7.362	7.293
Altre attività non correnti	6	1.314	1.315
Altre attività non correnti		9.479	9.703
ATTIVITA' NON CORRENTI		179.986	181.663
Rimanenze di magazzino	7	463	487
Crediti commerciali	8	14.224	10.720
Altre attività correnti	9	11.614	7.120
Attività finanziarie correnti	10	21.493	6.774
Cassa e altre disponibilità liquide	11	9.707	7.021
ATTIVITA' CORRENTI		57.501	32.122
ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA		0	0
TOTALE ATTIVITA'		237.487	213.785
<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.06.2015	al 31.12.2014
Capitale sociale		74.000	74.000
Riserve		51.913	44.809
Risultato dell'esercizio		1.982	6.873
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	12	127.895	125.682
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	12	404	355
TOTALE PATRIMONIO NETTO		128.299	126.037
TFR e altri fondi relativi al personale	13	4.487	4.922
Imposte differite passive	14	2.384	2.347
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	11.467	10.533
Fondi per rischi e oneri	16	1.426	1.412
Passività finanziarie non correnti	17	37.773	21.252
Altri debiti non correnti		168	167
PASSIVITA' NON CORRENTI		57.705	40.633
Debiti commerciali	18	14.673	12.312
Altre passività	19	19.765	19.755
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	20	4.064	3.960
Fondi per rischi e oneri	21	934	1.004
Passività finanziarie correnti	22	12.047	10.084
PASSIVITA' CORRENTI		51.483	47.115
TOTALE PASSIVITÀ		109.188	87.748
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		237.487	213.785

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per il semestre chiuso al	per il semestre chiuso al
		30.06.2015	30.06.2014
Ricavi per servizi aeronautici		18.639	19.843
Ricavi per servizi non aeronautici		15.136	14.561
Ricavi per servizi di costruzione		1.237	1.194
Altri ricavi e proventi della gestione		450	482
Ricavi	23	35.462	36.080
Materiali di consumo e merci		(884)	(1.069)
Costi per servizi		(8.913)	(9.368)
Costi per servizi di costruzione		(1.178)	(1.137)
Canoni, noleggi e altri costi		(2.976)	(2.860)
Oneri diversi di gestione		(1.570)	(1.402)
Costo del personale		(11.842)	(10.784)
Costi	24	(27.363)	(26.620)
Ammortamento Diritti di concessione		(2.578)	(2.501)
Ammortamento altre attività immateriali		(227)	(241)
Ammortamento attività materiali		(710)	(626)
Ammortamenti e svalutazioni	25	(3.515)	(3.368)
Accantonamento rischi su crediti		(8)	159
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(1.550)	(1.257)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(15)	8
Accantonamenti per rischi ed oneri	26	(1.573)	(1.090)
Totale Costi		(32.451)	(31.078)
Risultato operativo		3.011	5.002
Proventi finanziari	27	87	76
Oneri finanziari	27	(332)	(920)
Risultato ante imposte		2.766	4.158
Imposte dell'esercizio	28	(735)	(1.662)
Risultato netto delle attività destinate alla vendita		0	0
Utile (perdita) d'esercizio		2.031	2.496
Utile (perdita) di terzi		49	47
Utile (perdita) di Gruppo		1.982	2.449

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014
Utile (perdita) di esercizio (A)	2.031	2.496
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		0
<i>Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)</i>	0	0
<i>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
Utili (perdite) attuariali su TFR	319	(428)
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR	(88)	118
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	231	(310)
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	231	(310)
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	2.262	2.186
di cui Terzi	49	45
di cui Gruppo	2.213	2.141

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2015	al 30.06.2014
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	2.766	4.158
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
- Margine da servizi di costruzione	(59)	(57)
+ Ammortamenti	3.515	3.368
+ Accantonamento fondi	1.573	1.090
+ Oneri per interessi da attualizzazione fondi e TFR	52	518
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	192	244
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	(3)	83
+/- Minusvalenze da cessione partecipazioni	0	0
+/- Accantonamento TFR	8	8
+/- Minusvalenze da eliminazione cespiti	0	0
Flussi di cassa (generato / assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	8.044	9.412
Variazione rimanenze di magazzino	24	45
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(2.934)	(3.330)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti (non finanziarie)	(4.202)	(1.239)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	2.362	(951)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	1.855	2.245
Interessi pagati	(215)	(329)
Interessi incassati	24	18
Imposte pagate	(3.869)	(13)
TFR pagato	(155)	(39)
Utilizzo fondi	(1.173)	(965)
Flussi di cassa (generato / assorbito) dalle attività operative netto	(239)	4.854
Acquisto di attività materiali	(584)	(474)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	4	93
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(1.433)	(1.257)
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	0	(104)
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	605	5.459
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	(15.000)	0
Flussi di cassa (generato / assorbito) dell'attività di investimento	(16.408)	3.717
Finanziamenti ricevuti	23.000	0
Finanziamenti rimborsati	(3.667)	(5.618)
Flussi di cassa (generato / assorbito) dell'attività di finanziamento	19.333	(5.618)
Variazione finale di cassa	2.686	2.953
Disponibilità liquide inizio periodo	7.021	2.764
Variazione finale di cassa	2.686	2.953
Disponibilità liquide fine periodo	9.707	5.717

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>in unità di Euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/ (Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2013	74.000	14.350	4.205	25.702	(3.222)	(451)	829	3.924	119.337	249	119.586
Attribuzione del risultato esercizio 2013	0	0	130	2.470	0	0	1.324	(3.924)	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(308)	0	2.449	2.141	45	2.186
Patrimonio netto al 30.06.2014	74.000	14.350	4.335	28.172	(3.222)	(759)	2.153	2.449	121.478	294	121.772

<i>in unità di Euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/ (Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2014	74.000	14.350	4.335	28.172	(3.222)	(979)	2.153	6.873	125.682	355	126.037
Attribuzione del risultato esercizio 2014	0	0	344	6.434	0	0	95	(6.873)	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	231	0	1.982	2.213	49	2.262
Patrimonio netto al 30.06.2015	74.000	14.350	4.679	34.606	(3.222)	(748)	2.248	1.982	127.895	404	128.299

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. Ha la sede legale in Via 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 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 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 abbreviato al 30 Giugno 2015

Criteria di redazione

Il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato abbreviato del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per i sei mesi chiusi al 30 giugno 2015 ed include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, limitatamente alle poste contenute nella Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata e i dati comparativi relativi al semestre 1° gennaio 2014-30 giugno 2014, 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 attività finanziarie destinate alla vendita che sono iscritte al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale. Il Gruppo, infatti, ha valutato che, pur ancora in presenza di un difficile contesto economico e finanziario, non sussistono significative incertezze (come definite dal par. 25 del Principio IAS 1) sulla continuità aziendale.

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

Espressione di conformità agli IAS/IFRS e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 38/2005

Il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo è stato predisposto nel rispetto degli International Financial Reporting Standards ("IFRS") emessi dall'International Accounting Standards Board ("IASB") adottati dall'Unione Europea ed in vigore alla data di redazione del bilancio nonché sulla base dei provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 38/2005 (Delibere Consob n. 15519 e 15520 del 27 luglio 2006).

La pubblicazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per il periodo chiuso al 30 giugno 2015 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 27 agosto 2015.

Contenuto e forma del bilancio consolidato abbreviato

Il Bilancio Consolidato al 30 giugno presentato in forma sintetica è stato predisposto in conformità a quanto richiesto dallo IAS 34 "Bilanci Intermedi" fornendo le note informative sintetiche previste dal suddetto principio contabile internazionale eventualmente integrate al fine di fornire un maggior livello informativo ove ritenuto necessario. Il presente Bilancio Consolidato deve pertanto essere letto congiuntamente al bilancio consolidato dell'esercizio 2014 redatto in conformità ai Principi Contabili Internazionali IFRS emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") e redatto considerando quale data di transizione agli IFRS (*First Time Adoption* "FTA") il 1° gennaio 2012.

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

Un'attività è corrente quando:

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

Tutte le altre attività sono classificate come non correnti.

Una passività è corrente quando:

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

Il Gruppo classifica tutte le altre passività come non correnti.

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

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

Principi di consolidamento

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società controllate, le informazioni al 30 giugno 2015 e al 31 dicembre 2014 e relativa denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

<i>in migliaia di euro</i>	Valuta	Capitale Sociale	al 30.06.2015	al 31.12.2014
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	Euro	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l.	Euro	316	51,00%	51,00%

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società collegate, le informazioni al 30 giugno 2015 e al 31 dicembre 2014 e relativa denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

<i>in migliaia di euro</i>	Valuta	Capitale Sociale	al 30.06.2015	al 31.12.2014
Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l.	Euro	300	24,00%	24,00%

Criteri di Valutazione

Aggregazioni aziendali e avviamento

Le aggregazioni aziendali sono contabilizzate utilizzando il metodo dell'acquisizione. Il costo di un'acquisizione è determinato come somma del corrispettivo trasferito, misurato al *fair value* alla data di acquisizione, e dell'importo della partecipazione di minoranza nell'acquisita. Per ogni aggregazione aziendale il Gruppo definisce se misurare la partecipazione di minoranza nell'acquisita al *fair value* oppure in proporzione alla quota della partecipazione di minoranza nelle attività nette identificabili dell'acquisita. I costi di acquisizione sono spesati nell'esercizio e classificati tra le spese amministrative.

Quando il Gruppo acquisisce un *business* classifica o designa le attività finanziarie acquisite o le passività assunte in accordo con i termini contrattuali, le condizioni economiche e le altre condizioni pertinenti in essere alla data di acquisizione. Ciò include la verifica per stabilire se un derivato incorporato debba essere separato dal contratto primario.

Se l'aggregazione aziendale è realizzata in più fasi, la partecipazione precedentemente detenuta è ricondotta al *fair value* alla data di acquisizione e l'eventuale utile o perdita risultante è rilevata nel conto economico. Esso viene quindi considerato nella determinazione del *goodwill*.

L'eventuale corrispettivo potenziale da riconoscere è rilevato dall'acquirente al *fair value* alla data di acquisizione. La variazione del *fair value* del corrispettivo potenziale classificato come attività o passività deve essere rilevata nel conto economico o nel prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo. Nei casi in cui il corrispettivo potenziale non ricade nello scopo dello IAS 39, è misurato in accordo con l'appropriato IFRS. Se il corrispettivo potenziale è classificato nel patrimonio netto, il suo valore non viene rideterminato e la sua successiva regolazione è contabilizzata nel patrimonio netto.

L'avviamento è inizialmente rilevato al costo rappresentato dall'eccedenza dell'insieme del corrispettivo corrisposto e dell'importo iscritto per le interessenze di minoranza rispetto alle attività nette identificabili acquisite e le passività assunte dal Gruppo. Se il *fair value* delle attività nette acquisite eccede l'insieme del corrispettivo corrisposto, il Gruppo verifica nuovamente se ha identificato correttamente tutte le attività acquisite e tutte le passività assunte e rivede le procedure utilizzate per determinare gli ammontari da rilevare alla data di acquisizione. Se dalla nuova valutazione emerge ancora un *fair value* delle attività nette acquisite superiore al corrispettivo, la differenza (utile) viene rilevata a conto economico.

Dopo la rilevazione iniziale, l'avviamento è valutato al costo al netto delle perdite di valore accumulate. Al fine della verifica per riduzione di valore (*impairment*), l'avviamento acquisito in un'aggregazione aziendale è allocato, dalla data di acquisizione, a ciascuna unità generatrice di flussi di cassa del Gruppo che si prevede benefici delle sinergie dell'aggregazione, a prescindere dal fatto che altre attività o passività dell'entità acquisita siano assegnate a tali unità.

Se l'avviamento è stato allocato a un'unità generatrice di flussi finanziari e l'entità dismette parte delle attività di tale unità, l'avviamento associato all'attività dismessa è incluso nel valore contabile dell'attività quando si determina l'utile o la perdita della dismissione. L'avviamento associato con l'attività dismessa è determinato sulla base dei valori relativi dell'attività dismessa e della parte mantenuta dell'unità generatrice di flussi finanziari.

Partecipazioni in società collegate

Una società collegata è una società su cui il Gruppo esercita un'influenza significativa e che non è classificabile come controllata o *joint venture*. Le partecipazioni del Gruppo in società collegate sono valutate con il metodo del patrimonio netto.

Con il metodo del patrimonio netto, la partecipazione in una società collegata è inizialmente rilevata al costo e il valore contabile è aumentato o diminuito per rilevare la quota di pertinenza della partecipante degli utili e delle perdite della partecipata realizzati dopo la data di acquisizione.

L'avviamento afferente alla collegata è incluso nel valore contabile della partecipazione e non è soggetto ad ammortamento né ad una singola verifica di riduzione durevole di valore (*impairment*).

Il conto economico riflette la quota di pertinenza del Gruppo del risultato d'esercizio della società collegata. Nel caso in cui una società collegata rilevi rettifiche con diretta imputazione al patrimonio netto, il Gruppo rileva la sua quota di pertinenza e ne dà rappresentazione, ove applicabile, nel prospetto delle variazioni nel patrimonio netto. Profitti e perdite derivanti da transazioni tra il Gruppo e la collegata, sono eliminati in proporzione alla partecipazione nella collegata.

La quota di pertinenza del Gruppo del risultato d'esercizio della società collegata è rilevata nel conto economico. La quota di pertinenza rappresenta il risultato della collegata attribuibile agli azionisti; si tratta quindi del risultato al netto delle imposte e delle quote spettanti agli altri azionisti della collegata.

La data di chiusura del bilancio della collegata deve corrispondere alla data di chiusura del bilancio della capogruppo. Il bilancio della collegata deve essere redatto utilizzando principi contabili uniformi per operazioni e fatti simili in circostanze simili.

Successivamente all'applicazione del metodo del patrimonio netto, il Gruppo valuta se sia necessario riconoscere una perdita di valore della propria partecipazione nella società collegata. Il Gruppo valuta ad ogni data di bilancio se ci siano evidenze obiettive che la partecipazione nella società collegata abbia subito una perdita durevole di valore. Se ciò è avvenuto, il Gruppo calcola l'ammontare della perdita come differenza tra il valore recuperabile della collegata ed il valore di iscrizione della stessa nel proprio bilancio, rilevando tale differenza nel prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio.

Una volta persa l'influenza notevole sulla collegata, il Gruppo valuta e rileva qualsiasi partecipazione residua al *fair value*. Qualsiasi differenza tra il valore di carico della partecipazione alla data di perdita dell'influenza notevole ed il *fair value* della partecipazione residua e dei corrispettivi ricevuti deve essere rilevato a conto economico.

Conversione delle poste in valuta

Operazioni e saldi

Le operazioni in valuta estera sono rilevate inizialmente nella valuta funzionale, applicando il tasso di cambio a pronti alla data dell'operazione.

Le attività e passività monetarie, denominate in valuta estera, sono convertite nella valuta funzionale al tasso di cambio alla data del bilancio. L'utile o la perdita derivante dalla conversione viene imputato a conto economico.

Le poste non monetarie valutate al costo storico in valuta estera sono convertite usando i tassi di cambio alla data di rilevazione iniziale della transazione. Le poste non monetarie iscritte al *fair value* in valuta estera sono convertite usando il tasso di cambio alla data di determinazione di tale valore. L'utile o la

perdita che emerge dalla riconversione di poste non monetarie è trattato in linea con la rilevazione degli utili e delle perdite relative alla variazione del *fair value* delle suddette poste (le differenze di conversione sulle voci la cui variazione del *fair value* è rilevata nel conto economico complessivo o nel conto economico sono rilevate, rispettivamente, nel conto economico complessivo o nel conto economico).

Attività immateriali

Le attività immateriali riguardano le attività prive di consistenza fisica identificabile, controllate dall'impresa ed in grado di produrre benefici economici futuri, nonché quelle derivanti da operazioni di aggregazione aziendale.

La vita utile delle attività immateriali è valutata come definita o indefinita.

Le attività immateriali aventi vita utile definita, sono iscritte al costo di acquisto o di produzione o, se derivano da operazioni di aggregazione di imprese, sono capitalizzate al *fair value* alla data di acquisizione; esse sono inclusive degli oneri accessori, ed ammortizzate sistematicamente per il periodo della loro residua possibilità di utilizzazione secondo quanto previsto dallo IAS 36 e sottoposte a test di *impairment* ogni volta che vi siano indicazioni di una possibile perdita di valore.

Il valore residuo alla fine della vita utile si presume pari a zero a meno che ci sia un impegno da parte di terzi all'acquisto dell'attività alla fine della sua vita utile oppure se esiste un mercato attivo per l'attività. Gli amministratori rivedono la stima della vita utile dell'immobilizzazione immateriale a ogni chiusura di esercizio.

Le quote di ammortamento delle attività immateriali con vita definita sono rilevate in un'apposita voce di conto economico.

Il Gruppo non ha individuato immobilizzazioni immateriali a vita utile indefinita tra le proprie attività immateriali.

La voce "Diritti di concessione" accoglie il valore rilevato tra le attività immateriali a fronte delle infrastrutture aeroportuali possedute in relazione al diritto di concessione acquisito per la gestione delle stesse infrastrutture in contropartita al diritto ad addebitare gli utenti per l'utilizzo delle medesime infrastrutture, nell'espletamento di pubblico servizio, conformemente a quanto disposto dall'IFRIC 12 - Accordi per Servizi in Concessione.

La Concessione, in base alla quale opera il Gruppo, soddisfa i requisiti secondo cui il concessionario costruisce e gestisce l'infrastruttura per conto del concedente; di conseguenza non ha titolo per iscriverla nel proprio bilancio come bene materiale.

Il Gruppo appalta a terzi l'attività di costruzione/miglioramento dell'infrastruttura; pertanto il *fair value* del corrispettivo per i servizi di costruzione/miglioramento resi dal Gruppo è pari al *fair value* del corrispettivo del servizio di costruzione/miglioramento prestato da terzi maggiorato di un *mark up* rappresentativo dei costi interni sostenuti per l'attività di pianificazione e coordinamento lavori svolta da un'apposita struttura interna.

I costi esterni sostenuti per la prestazione del servizio di costruzione vengono pertanto rilevati alla voce Costi per servizi di costruzione del conto economico.

Contestualmente alla rilevazione di tali costi il Gruppo rileva un incremento della voce Diritti di Concessione per un importo pari al *fair value* del servizio prestato, con contropartita la voce ricavi da servizi di costruzione.

I Diritti di Concessione così determinati sono assoggettati ad un processo di ammortamento a quote costanti durante l'intera vita della Concessione a partire dal momento di entrata in funzione del relativo bene realizzato per conto del concedente.

La vita utile di un'attività immateriale derivante da diritti contrattuali o da altri diritti legali è determinata sulla base del periodo minore tra la durata dei diritti contrattuali o legali (durata della concessione) ed il periodo di utilizzo dell'attività stessa, che nel caso del Gruppo coincidono. La recuperabilità del valore di iscrizione decurtato dell'ammortamento è verificata annualmente adottando i criteri dell'*impairment test*.

La voce "Altre attività immateriali" si riferisce principalmente ai costi per l'implementazione e la personalizzazione del *software* gestionale.

Gli utili o le perdite derivanti dall'eliminazione di un'attività immateriale sono misurati dalla differenza tra il ricavo netto della dismissione e il valore contabile dell'attività immateriale, e sono rilevate nel conto economico nell'esercizio in cui avviene l'eliminazione.

Attività materiali

Le attività materiali sono inizialmente rilevate al costo di acquisto o di realizzazione; il valore comprende il prezzo pagato per acquistare o costruire l'attività (al netto di sconti e abbuoni) e gli eventuali costi direttamente attribuibili all'acquisizione e necessari alla messa in funzione del bene.

I terreni, sia liberi da costruzioni, sia annessi a fabbricati civili e industriali, sono stati contabilizzati separatamente e non vengono ammortizzati in quanto elementi a vita utile illimitata.

Le attività materiali sono esposte al netto dei relativi ammortamenti cumulati e di eventuali perdite di valore determinate secondo le modalità descritte nel seguito. L'ammortamento è calcolato in quote costanti in base alla vita utile stimata del bene. Quando l'attività materiale è costituita da più componenti significativi aventi vite utili differenti, l'ammortamento è effettuato per ciascuna componente. Non sono oggetto di ammortamento i terreni e le attività materiali destinate alla cessione che sono valutate al minore tra il valore di iscrizione e il loro *fair value* al netto degli oneri di dismissione.

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate sono le seguenti:

- Fabbricati e costruzioni leggere: dal 4% al 10%;
- Macchinari, attrezzature e impianti: dal 10% al 31,5%;
- Mobili, macchine d'ufficio e mezzi di trasporto: dal 12% al 25%.

Il valore residuo del bene, la vita utile e i metodi applicati sono rivisti con frequenza annuale e adeguati se necessario alla fine di ciascun esercizio.

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico fra i costi per ammortamenti. Tali perdite di valore sono ripristinate nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate.

Al momento della vendita o quando non sussistono benefici economici futuri attesi dall'uso di un bene, esso viene eliminato dal bilancio e l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione ed il valore di carico) viene rilevata a conto economico nell'anno della suddetta eliminazione.

Le spese di manutenzione e riparazione, che non siano suscettibili di valorizzare e/o prolungare la vita residua dei beni, sono spese nell'esercizio in cui sono sostenute; in caso contrario vengono capitalizzate.

Investimenti immobiliari

Il Gruppo classifica tra gli investimenti immobiliari i terreni acquisiti al fine di realizzare investimenti immobiliari non ancora definiti.

La rilevazione iniziale dei suddetti terreni è al costo di acquisto, le valutazioni successive seguono il criterio del costo.

Tali attività materiali non sono sottoposte ad ammortamento in quanto afferenti terreni. Il Gruppo monitora attraverso perizie tecniche l'evoluzione del relativo *fair value* al fine di identificare l'eventuale perdita durevole di valore.

Gli investimenti immobiliari sono eliminati dal bilancio quando sono ceduti o quando l'investimento è durevolmente inutilizzabile e non sono attesi benefici economici futuri dalla sua cessione. Eventuali utili o perdite derivanti dal ritiro o dismissione di un investimento immobiliare sono rilevati a conto economico nell'esercizio in cui avviene il ritiro o dismissione.

Perdite di valore delle attività non finanziarie

I valori contabili delle attività non finanziarie sono oggetto di valutazione ogni qualvolta vi siano evidenti segnali interni o esterni all'impresa che indichino la possibilità del venir meno del valore dell'attività o di un gruppo di esse (definite come Unità Generatrici di Cassa o *CGU*).

Il valore recuperabile è il maggiore fra il *fair value* dell'attività o unità generatrice di flussi finanziari, al netto dei costi di vendita, e il suo valore d'uso. Il valore recuperabile viene determinato per singola attività, tranne quando tale attività generi flussi finanziari che non sono ampiamente indipendenti da quelli generati da altre attività o gruppi di attività.

Se il valore contabile di un'attività è superiore al suo valore recuperabile, tale attività ha subito una perdita di valore ed è conseguentemente svalutata fino a riportarla al valore recuperabile. Nel determinare il valore d'uso, il Gruppo sconta al valore attuale i flussi finanziari stimati futuri usando un tasso di attualizzazione ante-imposte che riflette le valutazioni di mercato sul valore attuale del denaro e i rischi specifici dell'attività. Nel determinare il *fair value* al netto dei costi di vendita, viene utilizzato un adeguato modello di valutazione. Tali calcoli sono effettuati utilizzando opportuni moltiplicatori di valutazione, prezzi di titoli azionari quotati per partecipate i cui titoli sono pubblicamente negoziati, e altri indicatori di *fair value* disponibili.

Perdite di valore su attività in funzionamento sono rilevate a conto economico nelle categorie di costo coerenti con la destinazione dell'attività che ha evidenziato la perdita di valore.

Per le attività diverse dall'avviamento, ad ogni chiusura di bilancio il Gruppo valuta inoltre l'eventuale esistenza di indicazioni del venir meno (o della riduzione) di perdite di valore precedentemente rilevate e, qualora tali indicazioni esistano, stima il valore recuperabile. Il valore di un'attività precedentemente svalutata può essere ripristinato solo se vi sono stati cambiamenti nelle stime su cui si basava il calcolo del valore recuperabile determinato successivamente alla rilevazione dell'ultima perdita di valore. La ripresa di valore non può eccedere il valore di carico che sarebbe stato determinato, al netto degli ammortamenti, nell'ipotesi in cui nessuna perdita di valore fosse stata rilevata in esercizi precedenti. Tale ripresa è rilevata a conto economico a meno che l'immobilizzazione non sia contabilizzata a valore rivalutato, nel qual caso la ripresa è trattata come un incremento da rivalutazione.

I seguenti criteri sono utilizzati per la contabilizzazione di perdite di valore relative a specifiche tipologie di attività:

Diritti di Concessione

Il Gruppo sottopone il valore iscritto tra i Diritti di concessione a verifica per perdite di valore su base annua durante il processo di chiusura del bilancio d'esercizio o più frequentemente se eventi o cambiamenti nelle circostanze indicano che il valore contabile potrebbe essere soggetto a perdita di valore (ogniqualevolta dovessero emergere indicatori di *impairment*).

La perdita di valore sulla suddetta attività immateriale è determinata valutando il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) a cui la stessa è riconducibile. Laddove il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) è minore del valore contabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) a cui le attività immateriali sono state allocate, una perdita di valore è rilevata.

Ai fini dell'effettuazione dell'*impairment* test il Gruppo ha identificato un'unica CGU (unità generatrice di flussi finanziari) che coincide con la entità Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A..

L'*impairment* test avviene confrontando il valore contabile dell'attività o della unità generatrice di flussi finanziari (C.G.U.) con il valore recuperabile della stessa, dato dal maggiore tra il *fair value* (al netto degli eventuali oneri di vendita) ed il valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dalla C.G.U..

Ciascuna unità o gruppo di unità a cui viene allocato l'intangibile specifico rappresenta il livello più basso all'interno del Gruppo in cui lo stesso è monitorato a fini di gestione interna.

Le condizioni e le modalità di eventuale ripristino di valore di un'attività in precedenza svalutata applicate dal Gruppo, escludendo comunque qualsiasi possibilità di ripristino di valore dell'avviamento, sono quelle previste dallo IAS 36.

Attività finanziarie

Lo IAS 39 prevede le seguenti tipologie di strumenti finanziari: attività finanziarie al *fair value* con variazioni imputate a conto economico, finanziamenti e crediti, investimenti detenuti fino a scadenza e attività disponibili per la vendita.

Inizialmente tutte le attività finanziarie sono rilevate al *fair value* aumentato, nel caso di attività diverse da quelle al *fair value* con variazioni a conto economico, dei costi di transazione. Al momento della sottoscrizione, il Gruppo considera se un contratto contiene derivati impliciti.

I derivati impliciti sono scorporati dal contratto ospite se questo non è valutato a *fair value* quando l'analisi mostra che le caratteristiche economiche ed i rischi del derivato implicito non sono strettamente correlati a quelli del contratto ospite.

Il Gruppo determina la classificazione delle proprie attività finanziarie dopo la rilevazione iniziale e, ove adeguato e consentito, rivede tale classificazione alla chiusura di ciascun esercizio finanziario.

Attività finanziarie al fair value con variazioni imputate a conto economico

Questa categoria comprende le attività detenute per la negoziazione e le attività designate al momento della prima rilevazione come attività finanziarie al *fair value* e dopo la rilevazione iniziale le variazioni del *fair value* sono imputate a conto economico.

Le attività detenute per la negoziazione sono tutte quelle attività acquisite ai fini di vendita nel breve termine. I derivati, inclusi quelli scorporati, sono classificati come strumenti finanziari detenuti per la negoziazione a meno che non siano designati come strumenti di copertura efficace. Utili o perdite sulle attività detenute per la negoziazione sono rilevati a conto economico.

Laddove un contratto contenga uno o più derivati incorporati, l'intero contratto ibrido può essere designato come una attività finanziaria a *fair value* con variazioni imputate a conto economico, fatta eccezione per quei casi in cui il derivato implicito non modifica in misura significativa i flussi di cassa o è evidente che lo scorporo del derivato non è consentito.

Al momento della prima rilevazione, si possono classificare le attività finanziarie come attività finanziarie al *fair value* con variazioni imputate a conto economico se si verificano le seguenti condizioni: (i) la designazione elimina o riduce significativamente l'incoerenza di trattamento che altrimenti si determinerebbe valutando le attività o rilevando gli utili e le perdite che tali attività generano, secondo un criterio diverso; o (ii) le attività fanno parte di un gruppo di attività finanziarie gestite ed il loro rendimento

è valutato sulla base del loro *fair value*, in base ad una strategia di gestione del rischio documentata; o (iii) l'attività finanziaria contiene un derivato implicito che dovrebbe essere scorporato e contabilizzato separatamente.

Finanziamenti e crediti

I finanziamenti e crediti sono attività finanziarie non derivate con pagamenti fissi o determinabili che non sono quotati su un mercato attivo. Dopo la rilevazione iniziale, tali attività sono valutate secondo il criterio del costo ammortizzato usando il metodo del tasso di sconto effettivo al netto di ogni accantonamento per perdita di valore.

Il costo ammortizzato è calcolato prendendo in considerazione ogni sconto o premio di acquisto e include le commissioni che sono una parte integrante del tasso di interesse effettivo e dei costi di transazione. I crediti commerciali a breve termine non sono attualizzati poiché l'effetto dell'attualizzazione dei flussi finanziari è irrilevante. Gli utili e le perdite sono iscritti a conto economico quando i finanziamenti e crediti sono contabilmente eliminati o al manifestarsi di perdite di valore, oltre che attraverso il processo di ammortamento.

Attività finanziarie disponibili per la vendita

Le attività finanziarie disponibili per la vendita sono quelle attività finanziarie, esclusi gli strumenti finanziari derivati, che sono state designate come tali o non sono classificate in nessun'altra delle precedenti categorie. Dopo l'iniziale iscrizione le attività finanziarie detenute per la vendita sono valutate al *fair value* (se determinabile in modo attendibile) e gli utili e le perdite sono iscritti in una voce separata del patrimonio netto. Quando le attività sono contabilmente eliminate, gli utili o le perdite accumulate nel patrimonio netto sono imputati a conto economico. Interessi maturati o pagati su tali investimenti sono contabilizzati come interessi attivi o passivi utilizzando il tasso di interesse effettivo. Dividendi maturati su tali investimenti sono imputati a conto economico come "dividendi ricevuti" quando sorge il diritto all'incasso.

Fair value

Il Gruppo fornisce in nota integrativa il *fair value* degli strumenti finanziari valutati al costo ammortizzato e le attività non finanziarie, quali gli investimenti immobiliari.

Il *fair value* è il prezzo che si percepirebbe per la vendita di un'attività, o che si pagherebbe per il trasferimento di una passività, in una regolare operazione tra operatori di mercato alla data di valutazione.

Una valutazione del *fair value* suppone che l'operazione di vendita dell'attività o di trasferimento della passività abbia luogo:

- (a) nel mercato principale dell'attività o passività; o
- (b) in assenza di un mercato principale, nel mercato più vantaggioso per l'attività o passività.

Il mercato principale o il mercato più vantaggioso devono essere accessibili per il Gruppo.

Il *fair value* di un'attività o passività è valutato adottando le assunzioni che gli operatori di mercato utilizzerebbero nella determinazione del prezzo dell'attività o passività, presumendo che gli stessi agiscano per soddisfare nel modo migliore il proprio interesse economico.

Una valutazione del *fair value* di un'attività non finanziaria considera la capacità di un operatore di mercato di generare benefici economici impiegando l'attività nel suo massimo e migliore utilizzo o vendendola a un altro operatore di mercato che la impiegherebbe nel suo massimo e miglior utilizzo.

Il Gruppo utilizza tecniche di valutazione che sono adatte alle circostanze e per le quali vi sono sufficienti dati disponibili per valutare il *fair value*, massimizzando l'utilizzo di input osservabili rilevanti e minimizzando l'uso di input non osservabili.

Tutte le attività e passività per le quali il *fair value* viene valutato o esposto in bilancio sono categorizzate in base alla gerarchia del *fair value*, come di seguito descritta:

- ▶ Livello 1 - i prezzi quotati (non rettificati) in mercati attivi per attività o passività identiche a cui l'entità può accedere alla data di valutazione;
- ▶ Livello 2 – Input diversi dai prezzi quotati inclusi nel Livello 1, osservabili direttamente o indirettamente per l'attività o per la passività;
- ▶ Livello 3 – tecniche di valutazione per le quali i dati di input non sono osservabili per l'attività o per la passività.

La valutazione del *fair value* è classificata interamente nello stesso livello della gerarchia del *fair value* in cui è classificato l'input di più basso livello di gerarchia utilizzato per la valutazione

Per le attività e passività rilevate nel bilancio su base ricorrente, il Gruppo determina se siano intervenuti dei trasferimenti tra i livelli della gerarchia rivedendo la categorizzazione (basata sull'input di livello più basso, che è significativo ai fini della valutazione del *fair value* nella sua interezza) ad ogni chiusura di bilancio.

Perdita di valore su attività finanziarie

Il Gruppo verifica ad ogni data di bilancio se un'attività finanziaria o gruppo di attività finanziarie ha subito una perdita di valore.

Attività valutate secondo il criterio del costo ammortizzato

Se esiste un'indicazione oggettiva che un finanziamento o credito iscritti al costo ammortizzato ha subito una perdita di valore, l'importo della perdita è misurato come la differenza fra il valore contabile dell'attività e il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati (escludendo perdite di credito future non ancora sostenute) scontato al tasso di interesse effettivo originale dell'attività finanziaria (ossia il tasso di interesse effettivo calcolato alla data di rilevazione iniziale). Il valore contabile dell'attività viene ridotto mediante l'utilizzo di un fondo accantonamento e l'importo della perdita viene rilevato a conto economico. Il Gruppo valuta in primo luogo l'esistenza di indicazioni oggettive di perdita di valore a livello individuale, per le attività finanziarie che sono individualmente significative, e quindi a livello individuale o collettivo per le attività finanziarie che non lo sono. In assenza di indicazioni oggettive di perdita di valore per un'attività finanziaria valutata individualmente, sia essa significativa o meno, detta attività è inclusa in un gruppo di attività finanziarie con caratteristiche di rischio di credito analoghe e tale gruppo viene sottoposto a verifica per perdita di valore in modo collettivo. Le attività valutate a livello individuale e per cui si rileva o continua a rilevare una perdita di valore non saranno incluse in una valutazione collettiva.

Se, in un periodo successivo, l'importo della perdita di valore si riduce e tale riduzione può essere oggettivamente ricondotta a un evento verificatosi dopo la rilevazione della perdita di valore, il valore precedentemente ridotto può essere ripristinato. Eventuali successivi ripristini di valore sono rilevati a conto economico, nella misura in cui il valore contabile dell'attività non supera il costo ammortizzato alla data del ripristino.

Con riferimento a crediti commerciali, un accantonamento per perdita di valore si effettua quando esiste indicazione oggettiva (quale, ad esempio, la probabilità di insolvenza o significative difficoltà finanziarie del debitore) che il Gruppo non sarà in grado di recuperare tutti gli importi dovuti in base alle condizioni

originali del credito. Il valore contabile del credito è ridotto mediante il ricorso ad un apposito fondo. I crediti soggetti a perdita di valore sono stornati quando si verifica che essi sono irrecuperabili.

Attività finanziarie disponibili per la vendita

Nel caso di strumenti rappresentativi di capitale classificati come disponibili per la vendita, l'obiettivo evidenza di perdita di valore includerebbe una significativa o prolungata riduzione del *fair value* dello strumento al di sotto del suo costo. Il termine 'significativo' è valutato rispetto al costo originario dello strumento e il termine 'prolungato' rispetto al periodo in cui il *fair value* si è mantenuto al di sotto del costo originario.

In caso di perdita di valore di un'attività finanziaria disponibile per la vendita, viene fatto transitare da patrimonio netto a conto economico un valore pari alla differenza fra il suo costo (al netto del rimborso del capitale e dell'ammortamento) e il suo *fair value* attuale, al netto di eventuali perdite di valore precedentemente rilevate a conto economico.

I ripristini di valore relativi a strumenti partecipativi di capitale classificati come disponibili per la vendita non vengono rilevati a conto economico. I ripristini di valore relativi a strumenti di debito sono rilevati a conto economico se l'aumento del *fair value* dello strumento può essere oggettivamente ricondotto a un evento verificatosi dopo che la perdita era stata rilevata a conto economico.

Attività non correnti detenute per la vendita ed attività cessate

Le attività non correnti classificate come possedute per la vendita devono essere valutate al minore tra il valore contabile ed il *fair value* al netto dei costi di vendita. Sono classificate come tali se il loro valore contabile sarà recuperato con un'operazione di vendita anziché tramite il suo uso continuativo. Si considera rispettata questa condizione solo quando la vendita è altamente probabile e l'attività o il gruppo in dismissione è disponibile per una vendita immediata nelle sue attuali condizioni. La Direzione deve essersi impegnata alla vendita, il cui completamento dovrebbe essere previsto entro un anno dalla data della classificazione.

Nel conto economico consolidato e del periodo di confronto dell'anno precedente, gli utili e le perdite delle attività operative cessate sono rappresentate separatamente dagli utili e dalle perdite delle attività operative, sotto la linea dell'utile dopo le imposte, anche quando il Gruppo mantiene dopo la vendita una quota di minoranza nella controllata. L'utile o la perdita risultanti, al netto delle imposte, sono esposti separatamente nel conto economico.

Immobili, impianti e macchinari e attività immateriali una volta classificati come posseduti per la vendita non devono più essere ammortizzati.

Cancellazione attività finanziarie

Un'attività finanziaria (o, ove applicabile, parte di un'attività finanziaria o parte di un gruppo di attività finanziarie simili) è cancellata in primo luogo (es. rimossa dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria) quando:

- i diritti a ricevere flussi finanziari dall'attività sono estinti, o
- il Gruppo ha trasferito ad una terza parte il diritto a ricevere flussi finanziari dall'attività o ha assunto l'obbligo contrattuale di corrisponderli interamente e senza ritardi e (a) ha trasferito sostanzialmente tutti i rischi e benefici della proprietà dell'attività finanziaria, oppure (b) non ha trasferito né trattenuto sostanzialmente tutti i rischi e benefici dell'attività, ma ha trasferito il controllo della stessa.

Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

I contratti di costruzione in corso di esecuzione sono valutati sulla base dei corrispettivi contrattuali maturati con ragionevole certezza in relazione all'avanzamento dei lavori mediante il criterio della percentuale di completamento, determinato attraverso la metodologia della misurazione fisica dei lavori eseguiti, così da attribuire i ricavi ed il risultato economico della commessa ai singoli esercizi di competenza in proporzione allo stato di avanzamento lavori. La differenza positiva o negativa tra il valore eseguito dei contratti e quello degli acconti ricevuti è iscritta rispettivamente nell'attivo o nel passivo della situazione patrimoniale - finanziaria, tenuto anche conto delle eventuali svalutazioni effettuate a fronte dei rischi connessi al mancato riconoscimento dei lavori eseguiti per conto dei committenti.

I ricavi di commessa, oltre ai corrispettivi contrattuali, includono le varianti, le revisioni dei prezzi, nonché eventuali *claims* nella misura in cui è probabile che essi rappresentino effettivi ricavi che possano essere determinati con attendibilità.

Nel caso in cui dall'espletamento delle attività di commessa sia prevista una perdita, questa è immediatamente iscritta in bilancio per intero, indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa.

Con specifico riferimento ai servizi di costruzione a favore del concedente afferenti al contratto di concessione di cui è titolare AdB, anche questi sono rilevati nel conto economico in base allo stato di avanzamento dei lavori. In particolare, i ricavi per i servizi di costruzione e/o miglioria, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al *fair value*, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti, costituiti principalmente dai costi per i servizi esterni e dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività.

La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione è rappresentata da un'attività finanziaria o dalla concessione aeroportuale iscritta tra i Diritti concessori delle attività immateriali, come illustrato in tale paragrafo.

Rimanenze

Le rimanenze sono iscritte al minore tra il costo di acquisto o di produzione e il valore netto di realizzo rappresentato dall'ammontare che l'impresa si attende di ottenere dalla loro vendita nel normale svolgimento dell'attività. Il costo delle rimanenze è determinato applicando il metodo del costo medio ponderato.

Cassa e disponibilità liquide

Le disponibilità liquide (considerati anche i mezzi equivalenti) comprendono i valori numerari, ossia quei valori che possiedono i requisiti della disponibilità a vista o a brevissimo termine, del buon esito e dell'assenza di spese per la riscossione.

Benefici per i dipendenti

I benefici garantiti ai dipendenti erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti (Trattamento di fine rapporto) o altri benefici a lungo termine sono riconosciuti nel periodo di maturazione del diritto.

La passività relativa, al netto delle eventuali attività al servizio del piano, è determinata sulla base di ipotesi attuariali ed è rilevata per competenza, coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici; la valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti, utilizzando il metodo della proiezione unitaria del credito.

L'importo riflette non solo i debiti maturati alla data di chiusura del bilancio consolidato, ma anche i futuri incrementi salariali e le correlate dinamiche statistiche.

Le rivalutazioni, che comprendono gli utili e le perdite attuariali, le variazioni nell'effetto del massimale delle attività, esclusi gli interessi netti (non applicabile al Gruppo) ed il rendimento delle attività a servizio del piano (esclusi gli interessi netti), sono rilevate immediatamente nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria addebitando od accreditando gli utili portati a nuovo attraverso le altre componenti di conto economico complessivo nell'esercizio in cui sono si manifestano. Le rivalutazioni non sono riclassificate a conto economico negli esercizi successivi.

Il costo relativo alle prestazioni di lavoro passate è rilevato a conto economico alla data più remota tra le seguenti:

- (a) la data in cui si verifica una modifica o la riduzione del piano; e
- (b) la data in cui il Gruppo rileva i costi di ristrutturazione correlati.

Gli interessi netti sulla passività /attività netta per benefici definiti devono essere determinati moltiplicando la passività /attività netta per il tasso di sconto. Il Gruppo rileva le seguenti variazioni dell'obbligazione netta per benefici definiti nel costo del venduto, nelle spese amministrative e nei costi di vendita e distribuzione nel conto economico consolidato (per natura):

- Costi per prestazioni di lavoro, comprensivi di costi per prestazioni di lavoro correnti e passate, utili e perdite su riduzioni ed estinzioni non di routine;
- Interessi attivi o passivi netti.

Il TFR maturato sino al 31 dicembre 2006 è contabilizzato come beneficio definito.

I contributi da versare ad un piano a contribuzione definita in cambio di quella prestazione lavorativa sono contabilizzati come passività (debito), dopo aver dedotto eventuali contributi già versati e come costo.

Fondi per rischi e oneri

I fondi per rischi e oneri riguardano costi e oneri di natura determinata e di esistenza certa o probabile, che, alla data di chiusura del presente bilancio consolidato, sono indeterminati nell'ammontare o nella data di sopravvenienza. Gli accantonamenti sono rilevati quando:

- (i) è probabile l'esistenza di un'obbligazione attuale, legale o implicita, derivante da un evento passato;
- (ii) è probabile che l'adempimento dell'obbligazione sia oneroso;
- (iii) l'ammontare dell'obbligazione può essere stimato attendibilmente.

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima, a volte con il supporto di esperti, dell'ammontare che l'impresa pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, l'accantonamento è oggetto di attualizzazione; l'incremento del fondo connesso al trascorrere del tempo è imputato a conto economico alla voce "Proventi (oneri) finanziari".

Quando la passività è relativa ad attività materiali (demolizione cespiti), il fondo è rilevato in contropartita all'attività a cui si riferisce; l'imputazione a conto economico avviene attraverso il processo di ammortamento.

I fondi sono periodicamente aggiornati per riflettere le variazioni delle stime dei costi, dei tempi di realizzazione e del tasso di attualizzazione; le revisioni di stima dei fondi sono imputate nella medesima voce di conto economico che ha precedentemente accolto l'accantonamento ovvero, quando la passività è relativa ad attività materiali, in contropartita all'attività a cui si riferisce.

Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali

Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, accoglie, alla data di fine periodo, gli accantonamenti relativi alle manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale. Gli accantonamenti a tale fondo sono calcolati in funzione del grado di utilizzo delle infrastrutture indirettamente riflesso nella data prevista per la loro sostituzione/rinnovo nell'ultimo piano aziendale approvato. La determinazione dei valori che movimentano questa posta di bilancio tiene debitamente conto anche di una componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi intercorrenti tra i diversi cicli di rinnovo, che ha la finalità di garantire l'adeguatezza dei fondi stanziati.

Debiti commerciali e altre passività non finanziarie

I debiti commerciali a breve termine, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, sono iscritti al costo (il loro valore nominale) e non sono attualizzati poiché l'effetto dell'attualizzazione dei flussi finanziari è irrilevante

Le altre passività non finanziarie sono iscritte al loro costo (identificato dal valore nominale).

Finanziamenti

Le altre passività finanziarie, ad eccezione dei derivati, sono inizialmente rilevate al costo, corrispondente al *fair value* della passività al netto dei costi di transazione che sono direttamente attribuibili all'emissione della passività stessa.

A seguito della rilevazione iniziale, le passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso d'interesse effettivo originale rappresentato dal tasso che rende uguali, al momento della rilevazione iniziale, il valore attuale dei flussi di cassa e il valore di iscrizione iniziale (cd. metodo del costo ammortizzato).

Ogni utile o perdita è contabilizzata a conto economico quando la passività è estinta, oltre che attraverso il processo di ammortamento.

Cancellazione passività finanziarie

Una passività finanziaria viene cancellata quando l'obbligazione sottostante la passività è estinta, annullata ovvero onorata. Laddove una passività finanziaria esistente fosse sostituita da un'altra dello stesso prestatore, a condizioni sostanzialmente diverse, oppure le condizioni di una passività esistente venissero sostanzialmente modificate, tale scambio o modifica viene trattato come una cancellazione contabile della passività originale, accompagnata dalla rilevazione di una nuova passività, con iscrizione nel prospetto dell'utile/(perdita) d'esercizio di eventuali differenze tra i valori contabili.

Rilevazione dei ricavi

I ricavi sono rilevati nella misura in cui è possibile determinarne attendibilmente il valore (*fair value*) ed è probabile che i relativi benefici economici saranno fruiti.

Secondo la tipologia di operazione, i ricavi sono rilevati sulla base dei criteri specifici di seguito riportati:

- i ricavi delle vendite di beni sono rilevati quando i rischi e benefici significativi della proprietà dei beni sono trasferiti all'acquirente;
- i ricavi derivanti dalla prestazione di servizi sono contabilizzati quando il servizio è reso;

- i ricavi per la prestazione di servizi legati a lavori su commessa sono rilevati con riferimento allo stadio di avanzamento delle attività sulla base dei medesimi criteri previsti per i lavori in corso su ordinazione.

I ricavi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni, premi e oneri promozionali direttamente correlati ai ricavi di vendita, nonché delle imposte direttamente connesse.

Gli sconti commerciali, portati in diretta diminuzione dei ricavi, sono determinati sulla base dei contratti stipulati con le compagnie aeree e con i *tour operator*.

Le *royalties* sono contabilizzate per competenza secondo la sostanza degli accordi contrattuali.

Gli interessi attivi sono contabilizzati in applicazione del principio della competenza temporale, su una base che tenga conto del tasso effettivo di rendimento dell'attività a cui si riferiscono.

I dividendi sono rilevati quando si stabilisce il diritto degli azionisti a ricevere il pagamento.

Rilevazione dei costi e delle spese

I costi sono riconosciuti quando relativi a beni e servizi venduti o consumati nel periodo o per ripartizione sistematica ovvero quando non si possa identificare l'utilità futura degli stessi.

Gli interessi passivi sono contabilizzati in applicazione del principio della competenza temporale, su una base che tenga conto del tasso effettivo di rendimento della passività a cui si riferiscono.

Imposte sul reddito

Imposte correnti

Le imposte correnti del periodo sono valutate all'importo che ci si attende di recuperare o corrispondere alle autorità fiscali. Le aliquote e la normativa fiscale utilizzate per calcolare l'importo sono quelle emanate o sostanzialmente emanate alla data di chiusura del bilancio consolidato. Le imposte correnti relative ad elementi rilevati direttamente a patrimonio sono rilevate direttamente a patrimonio e non nel conto economico. Gli Amministratori periodicamente valutano la posizione assunta nella dichiarazione dei redditi nei casi in cui le norme fiscali siano soggette ad interpretazioni e, ove appropriato, provvede a stanziare degli accantonamenti.

Imposte differite

Le imposte differite sono calcolate usando il cosiddetto "*liability method*" sulle differenze temporanee risultanti alla data del presente bilancio consolidato fra i valori fiscali presi a riferimento per le attività e passività e i valori riportati nel bilancio consolidato. Le imposte differite passive sono rilevate a fronte di tutte le differenze temporanee tassabili, ad eccezione:

- della rilevazione iniziale dell'avviamento o di un'attività o passività in una transazione che non è una aggregazione aziendale e che, al tempo della transazione stessa, non comporti effetti né sull'utile del periodo calcolato a fini di bilancio né sull'utile o sulla perdita calcolati a fini fiscali;
- il riversamento delle differenze temporanee imponibili, associate a partecipazioni in società controllate, collegate e *joint venture*, può essere controllato, ed è probabile che esso non si verifichi nel prevedibile futuro.

Le imposte differite attive sono rilevate a fronte di tutte le differenze temporanee deducibili e per le perdite fiscali portate a nuovo, nella misura in cui sia probabile l'esistenza di adeguati utili fiscali futuri che

possano rendere applicabile l'utilizzo delle differenze temporanee deducibili e delle attività e passività fiscali portate a nuovo, eccetto il caso in cui

- l'imposta differita attiva collegata alle differenze temporanee deducibili derivi dalla rilevazione iniziale di un'attività o passività in una transazione che non è un'aggregazione aziendale e che, al tempo della transazione stessa, non influisce né sull'utile del periodo calcolato a fini di bilancio né sull'utile o sulla perdita calcolati a fini fiscali;
- nel caso di differenze temporanee deducibili associate a partecipazioni in società controllate, collegate e *joint venture*, le imposte differite attive sono rilevate solo nella misura in cui sia probabile che esse si riverseranno nel futuro prevedibile e che vi saranno sufficienti imponibili fiscali che consentano il recupero di tali differenze temporanee.

Il valore di carico delle imposte differite attive viene riesaminato a ciascuna data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più probabile che saranno disponibili in futuro sufficienti imponibili fiscali da permettere in tutto o in parte l'utilizzo di tale credito. Le imposte differite attive non rilevate sono riesaminate ad ogni data di bilancio e sono rilevate nella misura in cui diventa probabile che i redditi fiscali saranno sufficienti a consentire il recupero di tali imposte differite attive.

Le imposte differite attive e passive sono misurate in base alle aliquote fiscali che si attende saranno applicate nell'esercizio in cui tali attività si realizzeranno o tali passività si estingueranno, considerando le aliquote in vigore e quelle già emanate, o sostanzialmente in vigore, alla data di bilancio e sono prevalentemente le seguenti:

IRES	27,50%
IRAP	4,20% (Società di gestione aeroportuale)

Le imposte differite relative ad elementi rilevati al di fuori del conto economico sono anch'esse rilevate al di fuori del conto economico e, quindi, nel patrimonio netto o nel conto economico complessivo, coerentemente con l'elemento cui si riferiscono.

Imposte differite attive e imposte differite passive sono compensate laddove esista un diritto legale che consente di compensare imposte correnti attive e imposte correnti passive, e le imposte differite facciano riferimento allo stesso soggetto contribuente e alla stessa autorità fiscale.

I benefici fiscali acquisiti a seguito di un'aggregazione aziendale, ma che non soddisfano i criteri per la rilevazione separata alla data di acquisizione, sono eventualmente riconosciuti successivamente, nel momento in cui si ottengono nuove informazioni sui cambiamenti dei fatti e delle circostanze. L'aggiustamento è riconosciuto a riduzione dell'avviamento (fino a concorrenza del valore dell'avviamento), nel caso in cui sia rilevato durante il periodo di misurazione, ovvero nel conto economico, se rilevato successivamente.

Utile per azione

Base

L'utile/(perdita) per azione è calcolato quale rapporto tra il risultato economico del Gruppo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante l'esercizio, escludendo le eventuali azioni proprie.

Diluito

L'utile/(perdita) diluito per azione è calcolato quale rapporto tra il risultato economico del Gruppo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante l'esercizio, escludendo le eventuali azioni proprie. Ai fini del calcolo dell'utile diluito per azione, la media ponderata delle azioni in circolazione è modificata assumendo la conversione di tutte le potenziali azioni aventi effetto diluitivo, mentre il risultato economico del Gruppo è rettificato per tenere conto degli effetti, al netto delle imposte, della conversione.

Costi di quotazione

Nell'ambito del progetto di quotazione concluso il 14 luglio 2015 con l'avvio delle negoziazioni del titolo sul Segmento Star del Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana Spa, la Capogruppo ha sostenuto specifici costi, quali (i) le commissioni che vengono riconosciute alle banche coordinatrici dell'offerta, (ii) gli onorari afferenti l'attività di assistenza dei consulenti, specialisti e legali; (iii) altri costi quali, a titolo esemplificativo, i costi di comunicazione, le spese di stampa dei prospetti informativi e le altre spese ed oneri vari direttamente afferenti.

I costi di quotazione di competenza a tutto il 30 giugno 2015, che hanno natura di costi incrementali direttamente attribuibili all'operazione di aumento di capitale che diversamente sarebbero stati evitati, sono contabilizzati tra gli altri crediti correnti del bilancio consolidato.

In un'operazione di quotazione, in cui è previsto che l'Emittente emetta nuove azioni e quoti sia le nuove azioni sia le azioni esistenti, alcuni costi vengono sostenuti congiuntamente sia per l'attività di aumento di capitale e di cessione di nuove azioni, sia per l'attività di cessione di azioni esistenti. In questa situazione, i criteri per la loro allocazione alle due attività devono essere identificati secondo criteri ragionevoli che riflettono la sostanza dello IAS 32, riconoscendoli in parte a diminuzione del patrimonio netto e in parte a conto economico. Tale contabilizzazione è avvenuta nel mese di luglio 2015 e non è pertanto ancora riflessa nel bilancio consolidato abbreviato al 30 giugno 2015.

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

A partire dal 1° gennaio 2014 risultano applicabili obbligatoriamente i seguenti principi contabili e modifiche di principi contabili, avendo anch'essi già concluso il processo di *endorsement* comunitario:

IFRS 10 - IAS 27 e successiva modifica – Bilancio consolidato abbreviato

L'IFRS 10 sostituisce la parte dello IAS 27 Bilancio consolidato e separato che disciplina la contabilizzazione del bilancio consolidato abbreviato. Esso comprende anche le problematiche sollevate nel SIC-12 Consolidamento – Società a destinazione specifica. L'IFRS 10 stabilisce un singolo modello di controllo che si applica a tutte le società, comprese le società di scopo (*special purpose entities*). I cambiamenti introdotti dall'IFRS 10 richiedono al management di effettuare valutazioni discrezionali rilevanti per determinare quali società sono controllate e, quindi, devono essere consolidate dalla controllante. La modifica, successiva alla prima omologa del principio prevede inoltre un'eccezione al consolidamento per le entità che rientrano nella definizione di entità di investimento ai sensi dello IFRS 10 – Bilancio consolidato abbreviato. Questa eccezione al consolidamento richiede che le entità di investimento valutino le società controllate al *fair value* rilevato a conto economico. A seguito dei nuovi IFRS 10 e IFRS 12, ciò che rimane dello IAS 27 è limitato alla contabilizzazione delle partecipazioni in società controllate, a controllo congiunto e collegate nel bilancio d'esercizio.

IFRS 11 Accordi a controllo congiunto e IAS 28 Partecipazioni in collegate e joint venture

L'IFRS 11 sostituisce lo IAS 31 Partecipazioni in Joint venture e il SIC-13 Entità a controllo congiunto – Conferimenti in natura da parte dei partecipanti al controllo. L'IFRS 11 elimina l'opzione di contabilizzare le società controllate congiuntamente usando il metodo di consolidamento proporzionale. Le società controllate congiuntamente che rispettano la definizione di una joint venture devono invece essere contabilizzate usando il metodo del patrimonio netto. A seguito dei nuovi IFRS 11 e IFRS 12, lo IAS 28 è

stato rinominato Partecipazioni in società collegate e *joint venture*, e descrive l'applicazione del metodo del patrimonio netto per le partecipazioni in società a controllo congiunto, in aggiunta alle collegate.

IFRS 12 e successiva modifica Informativa sulle partecipazioni in altre entità

L'IFRS 12 include tutte le disposizioni in materia di informativa in precedenza incluse nello IAS 27 relativo al bilancio consolidato abbreviato, nonché tutte le disposizioni di informativa dello IAS 31 e dello IAS 28. Questa informativa è relativa alle partecipazioni di una società in società controllate, joint venture, collegate e in veicoli strutturati. Le informazioni richieste dall'IFRS 12 sono presentate nelle note esplicative al bilancio consolidato al paragrafo "Controllate con interessenze di minoranze significative".

Guida alle disposizioni transitorie (Modifiche agli IFRS 10, 11 e 12).

L'obiettivo delle modifiche è chiarire l'intenzione dello IASB al momento della prima pubblicazione della guida alle disposizioni transitorie nell'IFRS 10. Le modifiche prevedono inoltre un ulteriore alleggerimento della transizione nell'IFRS 10, IFRS 11 e IFRS 12, limitando l'obbligo di fornire informazioni comparative rettificata al solo esercizio comparativo precedente. Inoltre, per le informazioni relative alle entità strutturate non consolidate, le modifiche sopprimono l'obbligo di presentare informazioni comparative per gli esercizi precedenti alla data in cui l'IFRS 12 è applicato per la prima volta. Le società applicano le modifiche, al più tardi, a partire dalla data di inizio del loro primo esercizio finanziario che cominci il 1° gennaio 2014.

Modifiche allo IAS 36 - Informativa sul valore recuperabile delle attività non finanziarie

Queste modifiche rimuovono le conseguenze sull'informativa richiesta dallo IAS 36 involontariamente introdotte dallo IFRS 13. Inoltre, queste modifiche richiedono informativa sul valore recuperabile delle attività o CGU per le quali nel corso dell'esercizio è stata rilevata o rigirata una riduzione di valore (*impairment loss*).

IAS 32 Compensazione di attività e passività finanziarie – Modifiche allo IAS 32

Le modifiche chiariscono il significato di "ha correntemente un diritto legale a compensare" chiariscono inoltre l'applicazione del criterio di compensazione dello IAS 32 nel caso di sistemi di regolamento (come ad esempio stanze di compensazione centralizzate) che applicano meccanismi di regolamento lordo non simultanei.

Modifiche allo IAS 39 Strumenti finanziari: Rilevazione e valutazione

Le modifiche mirano a disciplinare le situazioni in cui un derivato designato come strumento di copertura è oggetto di novazione da una controparte a una controparte centrale in conseguenza di normative o regolamenti. La contabilizzazione di copertura può così continuare a prescindere dalla novazione, cosa che senza la modifica non sarebbe consentita.

Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun principio, interpretazione o miglioramento emanato ma non ancora in vigore.

Principi emessi ma non ancora in vigore

Sono di seguito illustrati i principi che, alla data di redazione del bilancio consolidato abbreviato del Gruppo risultavano già emanati ma non ancora in vigore. L'elenco si riferisce a principi e interpretazioni che il

Gruppo si aspetta saranno ragionevolmente applicabili nel futuro. Il Gruppo intende adottare questi principi quando entreranno in vigore.

IFRS 9 Strumenti finanziari

Nel luglio 2014, lo IASB ha emesso la versione finale dell'IFRS 9 Strumenti Finanziari che riflette tutte le fasi del progetto relativo agli strumenti finanziari e sostituisce lo IAS 39 Strumenti Finanziari: Rilevazione e valutazione e tutte le precedenti versioni dell'IFRS 9. Il principio introduce nuovi requisiti per la classificazione, valutazione, perdita di valore e *hedge accounting*. L'IFRS 9 è efficace per gli esercizi che iniziano al 1 gennaio 2018 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. E' richiesta l'applicazione retrospettiva del principio, ma non è obbligatorio fornire l'informativa comparativa. E' consentita l'applicazione anticipata delle precedenti versioni dell'IFRS 9 (2009, 2010 e 2013) se la data di applicazione iniziale è precedente al 1 febbraio 2015.

Modifiche all'IFRS 10 ed allo IAS 28: vendita o conferimento di una attività tra un investitore ed una sua collegata o joint venture.

La modifica mira ad eliminare il conflitto tra i requisiti dello IAS 28 e dell'IFRS 10 e chiarisce che in una transazione che coinvolge una collegata o joint venture la misura in cui è possibile rilevare un utile o una perdita dipende dal fatto che l'attività oggetto della vendita o del conferimento sia un business. La modifica è in attesa di omologa. Lo IASB ha indicato che è applicabile per esercizi che iniziano il 1 gennaio 2016 o successivamente a tale data. L'applicazione anticipata è consentita.

Modifiche all'IFRS 10, IFRS 12 e IAS 28 – Entità di investimento: l'applicazione dell'eccezione al consolidamento.

La modifica ha per oggetto le problematiche derivanti dall'applicazione dell'eccezione al consolidamento previsto per le entità di investimento. Tali modifiche non sono ancora state omologate dalla comunità europea ma la data di prima applicazione introdotta dallo IASB è per gli esercizi che hanno inizio il 1 gennaio 2016 o successivamente a tale data. L'applicazione anticipata è consentita.

Modifiche all'IFRS 11 Accordi a controllo congiunto: Acquisizione di una quota

Le modifiche all'IFRS 11 richiedono che un joint operator che contabilizza l'acquisizione di una quota di partecipazione in un accordo a controllo congiunto, le cui attività rappresentano un business, deve applicare i principi rilevanti dello IFRS 3 in tema di contabilizzazione delle aggregazioni aziendali. Le modifiche chiariscono anche che, nel caso di mantenimento del controllo congiunto, la partecipazione precedentemente detenuta in un accordo a controllo congiunto non è oggetto di ri-misurazione al momento dell'acquisizione di un ulteriore quota. Inoltre, è stata aggiunta un'esclusione dallo scopo dell'IFRS 11 per chiarire che le modifiche non si applicano quando le parti che condividono il controllo, inclusa l'entità che redige il bilancio, sono sottoposte al comune controllo dello stesso ultimo soggetto controllante.

IFRS 14 Regulatory Deferral Accounts

L'IFRS 14 è un principio opzionale che consente ad un'entità, le cui attività sono soggette a tariffe regolamentate di continuare ad applicare, al momento della prima adozione degli IFRS, i precedenti principi contabili adottati per gli importi relativi alla *rate regulation*. Le entità che adottano l'IFRS 14 devono presentare i saldi relativi alla *rate regulation* in linee separate del prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria e presentare i movimenti di questi conti in linee separate del prospetto dell'utile/(perdita)

d'esercizio e delle altre componenti di conto economico complessivo. Il Principio richiede che venga data informativa sulla natura, e i rischi associati, della regolamentazione tariffaria e gli effetti di questa sul bilancio dell'entità. L'IFRS 14 è efficace per gli esercizi che iniziano al 1 gennaio 2016 o successivamente.

IFRS 15 Ricavi derivanti da contratti con i clienti

L'IFRS è stato emesso a maggio 2014 ed introduce un nuovo modello in cinque fasi che si applicherà ai ricavi derivanti da contratti con i clienti. L'IFRS 15 prevede la rilevazione dei ricavi per un importo che rifletta il corrispettivo a cui l'entità ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento di merci o servizi al cliente. Il principio fornisce un approccio più strutturato per la rilevazione e valutazione dei ricavi, sostituendo tutti gli attuali requisiti presenti negli altri IFRS in tema di riconoscimento dei ricavi. L'IFRS 15 è efficace per gli esercizi che iniziano al 1 gennaio 2017 o successivamente, con applicazione retrospettiva piena o modificata. L'applicazione anticipata è consentita.

Le modifiche si applicano sia all'acquisizione della quota iniziale di partecipazione in un accordo a controllo congiunto che all'acquisizione di ogni ulteriore quota nel medesimo accordo a controllo congiunto. Le modifiche devono essere applicate prospetticamente per gli esercizi che iniziano al 1 gennaio 2016 o successivamente, è consentita l'applicazione anticipata.

Modifiche allo IAS 1: l'iniziativa sull'informativa di bilancio

Le modifiche mirano ad introdurre chiarimenti nello IAS 1 per affrontare alcuni elementi che sono percepiti come limitazioni all'uso del giudizio da parte di chi predispone il bilancio. Tali modifiche sono in attesa di omologa. Lo IASB ha indicato che sono applicabili per esercizi che iniziano il 1 gennaio 2016 o successivamente a tale data. L'applicazione anticipata è consentita.

Modifiche allo IAS 16 e allo IAS 38: Chiarimento sui metodi ammissibili di ammortamento

Le modifiche chiariscono il principio contenuto nello IAS 16 e nello IAS 38: i ricavi riflettono un modello di benefici economici generati dalla gestione di un business (di cui l'attività fa parte), piuttosto che benefici economici che si consumano con l'utilizzo del bene. Ne consegue che un metodo basato sui ricavi non può essere utilizzato per l'ammortamento di immobili, impianti e macchinari e potrebbe essere utilizzato solo in circostanze molto limitate per l'ammortamento delle attività immateriali. Le modifiche devono essere applicate prospetticamente per gli esercizi che iniziano al 1 gennaio 2016 o successivamente, è consentita l'applicazione anticipata.

Modifiche allo IAS 16 e IAS 41 Agricoltura: *Bearer Plants*

Le modifiche cambiano la contabilizzazione delle attività biologiche che si qualificano come albero da frutta. In accordo con le modifiche, le attività biologiche che si qualificano come albero da frutta non rientreranno più nello scopo dello IAS41. Si applicherà invece lo IAS 16. Dopo la rilevazione iniziale, gli alberi da frutta saranno valutati in accordo con IAS 16 al costo accumulato (prima della maturazione del frutto) ed utilizzando il modello del costo od il modello della rivalutazione (dopo la maturazione del frutto). Le modifiche stabiliscono anche che il prodotto che cresce sugli alberi da frutta rimarrà nello scopo dello IAS 41, valutato quindi al *fair value* al netto dei costi di vendita. Con riferimento ai contributi governativi relativi agli alberi da frutta, si applicherà lo IAS 20 Contabilizzazione dei contributi pubblici e informativa sull'assistenza pubblica. Le modifiche devono essere applicate retrospettivamente per gli esercizi che iniziano al 1 gennaio 2016 o successivamente, è consentita l'applicazione anticipata. Non ci si attende alcun impatto sul Gruppo a seguito dell'applicazione di queste modifiche dato che il Gruppo non possiede alcun albero da frutta.

Modifiche allo IAS 19 Benefici a dipendenti: Contributi dei dipendenti

Lo IAS 19 chiede ad un'entità di considerare le contribuzioni da parte dei dipendenti o di terze parti quando contabilizza i piani a benefici definiti. Quando le contribuzioni sono legate alla prestazione del servizio, dovrebbero essere attribuite al periodo di servizio come benefici negativi. La modifica chiarisce che, se l'ammontare delle contribuzioni è indipendente dal numero di anni di servizio, è permesso all'entità di rilevare queste contribuzioni come una riduzione del costo del servizio nel periodo in cui il servizio è prestato, anziché allocare le contribuzioni ai periodi di servizio. Questa modifica è efficace per gli esercizi che iniziano al 1 luglio 2014 o successivamente.

Modifiche allo IAS 27: Metodo del patrimonio netto nel bilancio separato

Le modifiche consentiranno alle entità di utilizzare il metodo del patrimonio netto per contabilizzare le partecipazioni in controllate, joint-ventures e collegate nel proprio bilancio separato. Le entità che stanno già applicando gli IFRS e decidano di modificare il criterio di contabilizzazione passando al metodo del patrimonio netto nel proprio bilancio separato dovranno applicare il cambiamento retrospettivamente. In caso di prima adozione degli IFRS, l'entità che decide di utilizzare il metodo del patrimonio netto nel proprio bilancio separato lo dovrà applicare dalla data di transizione agli IFRS. Le modifiche sono efficaci per gli esercizi che iniziano al 1 gennaio 2016 o successivamente, è consentita l'applicazione anticipata.

IFRIC 21 Tributi

L'IFRIC 21 chiarisce che una entità riconosce una passività per tributi, diversi dalle imposte sul reddito che rientrano nell'applicazione IAS 12 ed imposti da un ente governativo, se esiste una obbligazione al pagamento del tributo al termine dell'esercizio di riferimento. E' richiesta l'applicazione retrospettiva per l'IFRIC 21. Questa interpretazione si applica per esercizi che iniziano il 1 gennaio 2015 o successivamente a tale data. Al momento gli amministratori stanno valutando i possibili effetti dell'introduzione di questa interpretazione sul bilancio consolidato del Gruppo.

Ciclo annuale di miglioramenti IFRS 2010-2012

L'obiettivo dei miglioramenti annuali è quello di trattare argomenti necessari relativi a incoerenze riscontrate negli IFRS oppure a chiarimenti di carattere terminologico, che non rivestono un carattere di urgenza, ma che sono stati discussi dallo IASB nel corso del ciclo progettuale iniziato nel 2011.

Le modifiche all'IFRS 8 e agli IAS 16, 24 e 38 sono chiarimenti o correzioni ai principi in questione. Le modifiche agli IFRS 2 e 3 comportano cambiamenti alle disposizioni vigenti o forniscono ulteriori indicazioni in merito alla loro applicazione. Le società applicano le modifiche, al più tardi, a partire dalla data di inizio del loro primo esercizio finanziario che cominci il 1° febbraio 2015 o successivamente.

Ciclo annuale di miglioramenti IFRS 2011-2013.

I miglioramenti saranno effettivi dal 1 gennaio 2015 o successivamente e riguardano i seguenti argomenti:

IFRS 1: Significato degli "Effective IFRSs";

IFRS 3: Eccezioni nell'applicazione del concetto di joint ventures;

IFRS 13: Modificata l'ambito di applicazione del paragrafo 52 (portfolio exception)

IAS 40: Chiarimenti sulla correlazione dell'IFRS 3 "Business Combinations" e lo IAS 40 Investimenti immobiliari quando l'investimento immobiliare è classificato come un investimento immobiliare o come un immobile ad uso del proprietario.

Ciclo annuale di miglioramenti IFRS 2012–2014

L'obiettivo dei miglioramenti annuali è quello di trattare argomenti necessari relativi a incoerenze riscontrate negli IFRS oppure a chiarimenti di carattere terminologico, che non rivestono un carattere di urgenza, ma che sono stati discussi dallo IASB nel corso del ciclo progettuale. Tra i principi interessati dalle modifiche l'IFRS 5 per il quale è stato introdotto un chiarimento per i casi in cui si modifica il metodo di cessione di una attività riclassificando la stessa da detenuta per la vendita a detenuta per la distribuzione; e l'IFRS 7 dove è stato introdotto un chiarimento per stabilire se e quando i contratti di servizio costituiscono coinvolgimento continuo ai fini dell'informativa; i quali sono stati introdotti ulteriori indicazioni per chiarire punti dubbi, lo IAS 19 dove si è chiarito che la valuta dei titoli utilizzati come riferimento per la stima del tasso di sconto deve essere la stessa di quella in cui i benefici saranno pagati; e lo IAS 34 dove viene chiarito il significato di "altrove" nel *cross referencing*. Le modifiche sono in attesa di omologa.

Per tutti i principi e le interpretazioni di nuova emissione, nonché per le rivisitazioni e gli emendamenti ai principi esistenti, il Gruppo sta valutando gli eventuali impatti derivanti dalla loro applicazione futura.

Valutazioni discrezionali e stime contabili significative

La preparazione del bilancio del Gruppo richiede agli amministratori di effettuare valutazioni discrezionali, stime e ipotesi che influenzano i valori di ricavi, costi, attività e passività e l'informativa a questi relativa, nonché l'indicazione di passività potenziali. L'incertezza circa tali ipotesi e stime potrebbe determinare esiti che richiederanno, in futuro, un aggiustamento significativo al valore contabile di tali attività e/o passività.

Valutazioni discrezionali

Nell'applicare i principi contabili di Gruppo, gli amministratori hanno assunto decisioni basate sulle seguenti valutazioni discrezionali (escluse quelle che comportano delle stime) con un effetto significativo sui valori iscritti a bilancio.

Stime e assunzioni

Sono di seguito illustrate le assunzioni riguardanti il futuro e le altre principali cause d'incertezza nelle stime che, alla data di chiusura del periodo, presentano il rischio rilevante di dar luogo a rettifiche significative dei valori contabili delle attività e passività entro l'esercizio successivo. Il Gruppo ha basato le proprie stime ed assunzioni su parametri disponibili al momento della preparazione del bilancio consolidato abbreviato. Tuttavia, le attuali circostanze ed assunzioni sui futuri sviluppi potrebbero modificarsi a causa di cambiamenti nel mercato o di accadimenti non controllabili dal Gruppo. Tali cambiamenti, qualora avvengano, sono riflessi nelle assunzioni.

Riduzioni di valore di attività non finanziarie

Una riduzione di valore si verifica quando il valore contabile di un'attività o unità generatrice di flussi di cassa eccede il proprio valore recuperabile, che è il maggiore tra il suo *fair value* dedotti i costi di vendita e il suo valore d'uso. Il *fair value* meno i costi di vendita è l'ammontare ottenibile dalla vendita di un'attività o di un'unità generatrice di flussi di cassa in una libera transazione fra parti consapevoli e disponibili, dedotti i costi della dismissione. Il calcolo del valore d'uso è basato su un modello di attualizzazione dei flussi di cassa. I flussi di cassa sono derivati dal piano 2015-2044 e non includono attività di ristrutturazione per i quali il Gruppo non si è ancora impegnato o investimenti futuri rilevanti che incrementeranno i risultati dell'attività componenti l'unità generatrice di flussi di cassa oggetto di valutazione che nel caso specifico, come citato in precedenza come nell'elencazione dei principi contabili utilizzati, coincide con l'entità Aeroporto G. Marconi S.p.A. Il valore recuperabile dipende sensibilmente dal tasso di sconto utilizzato nel modello di attualizzazione dei flussi di cassa, così come dai flussi di cassa attesi in futuro e del tasso di crescita utilizzato per l'estrapolazione. Le assunzioni chiave utilizzate per determinare il valore recuperabile

per le diverse unità generatrici di flussi di cassa, inclusa un'analisi di sensitività, sono dettagliatamente descritte nella Nota 1-Attività Immateriali.

Fair value degli investimenti immobiliari

La Società contabilizza i propri investimenti immobiliari al costo; valore che approssima il *fair value* degli investimenti immobiliari data la particolare natura degli stessi (assenza di un mercato attivo comparabile).

Fair value degli strumenti finanziari

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

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 delle *performance* e delle decisioni in merito all'allocazione delle risorse.

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

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

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

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

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

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

Le attività di settore sono quelle impiegate nello svolgimento della propria attività caratteristica o che possono essere ad esso allocate in modo ragionevole in funzione della sua attività caratteristica. Le Passività di settore sono quelle che conseguono direttamente dallo svolgimento dell'attività caratteristica del settore o che sono ad esso allocate in modo ragionevole in funzione della sua attività caratteristica.

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

<i>in unità di Euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015 <i>Aviation</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015 <i>Non Aviation</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015 Altro	Totale per il semestre chiuso al 30.06.2015
Ricavi	19.913	15.549	0	35.462
Costi	(19.620)	(7.743)	0	(27.363)
Margine Operativo Lordo	293	7.806	0	8.099
Ammortamenti e svalutazioni	(2.303)	(1.212)	0	(3.515)
Accantonamenti	(1.228)	(345)	0	(1.573)
Risultato operativo	(3.238)	6.249	0	3.011
Proventi finanziari	0	0	87	87
Oneri finanziari	0	0	(332)	(332)
Risultato ante imposte	(3.238)	6.249	(245)	2.766
Imposte dell'esercizio	0	0	(735)	(735)
Risultato netto delle attività destinate alla vendita	0	0	0	0
Utile (perdita) d'esercizio	(3.238)	6.249	(980)	2.031
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	49
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	1.982

<i>in unità di Euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2014 <i>Aviation</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2014 <i>Non Aviation</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2014 <i>Altro</i>	Totale per il semestre chiuso al 30.06.2014
Ricavi	21.386	14.694	0	36.080
Costi	(18.915)	(7.724)	19	(26.620)
Margine Operativo Lordo	2.471	6.970	19	9.460
Ammortamenti e svalutazioni	(2.250)	(1.118)	0	(3.368)
Accantonamenti	(763)	(327)	0	(1.090)
Risultato operativo	(542)	5.525	19	5.002
Proventi finanziari	0	0	76	76
Oneri finanziari	0	0	(920)	(920)
Proventi e oneri non ricorrenti	0	0	0	0
Risultato ante imposte	(542)	5.525	(825)	4.158
Imposte dell'esercizio	0	0	(1.662)	(1.662)
Risultato netto delle attività destinate alla vendita	0	0	0	0
Utile (perdita) d'esercizio	(542)	5.525	(2.487)	2.496
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	47
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	2.449

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

	<i>al</i> 30.06.2015 <i>Aviation</i>	<i>al 30.06.2015</i> <i>Non Aviation</i>	<i>al 30.06.2015</i> <i>Altro</i>	<i>Totale</i> <i>al 30.06.2015</i>
Attività non correnti	151.067	19.480	9.439	179.986
Attività immateriali	144.494	11.663	0	156.157
Diritti di concessione	144.009	11.221	0	155.230
Altre attività immateriali	485	442	0	927
Attività materiali	6.533	7.817	0	14.350
Terreni, immobili, impianti e macchinari	6.533	3.085	0	9.618
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	40	0	9.439	9.479
Partecipazioni	0	0	147	147
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	656	656
Imposte differite attive	0	0	7.362	7.362
Altre attività non correnti	40	0	1.274	1.314
Attività correnti	18.688	4.581	34.232	57.501
Rimanenze di magazzino	298	165	0	463
Crediti commerciali	10.629	3.595	0	14.224
Altre attività correnti	7.761	821	3.032	11.614
Attività finanziarie correnti	0	0	21.493	21.493
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	9.707	9.707
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0
Totale attività	169.755	24.061	43.671	237.487

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 dei relativi investimenti;
- incentivi per lo sviluppo del traffico aereo allocati interamente alla SBU *Aviation* coerentemente con quanto effettuato nei prospetti di bilancio.

Informativa in merito ai Clienti Principali

Il Gruppo realizza il proprio fatturato principalmente verso i seguenti clienti:

Descrizione
RYANAIR LTD
LUFTHANSA LINEE AEREE GERMANICHE
TRAVEL RETAIL ITALIANA SRL
SOCIETE' AIRFRANCE S.A.
BRITISH AIRWAYS PLC
ALITALIA SAI SPA
TURKISH AIRLINES
WIZZ AIR HUNGARY KFT
AIR DOLOMITI SPA
EASYJET AIRLINE COMPANY LTD

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

ATTIVITÀ

1. Attività Immateriali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 30 giugno 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Variazione 30.06.2015- 31.12.2014
Diritti di concessione	155.230	156.584	(1.354)
Software, licenze e diritti simili	608	598	10
Altre attività immateriali	83	85	(2)
Altre attività immateriali in corso	236	216	20
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	156.157	157.483	(1.326)

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività immateriali per il semestre chiuso al 30 giugno 2015 con relativo confronto per il semestre chiuso al 30 giugno 2014, esposto per singola categoria di attività immateriale.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2014			Movimentazione del periodo				30.06.2015		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	170.460	(13.876)	156.584	1.224	(2.587)	0	0	171.684	(16.454)	155.230
Software, licenze e diritti simili	7.230	(6.632)	598	234	(224)	0	0	7.464	(6.856)	608
Altre attività immateriali	250	(165)	85	0	(3)	0	0	250	(167)	83
Altre attività immateriali in corso	216	0	216	20	0	0	0	236	0	236
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	178.156	(20.673)	157.483	1.478	(2.805)	0	0	179.634	(23.477)	156.157

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2013			Movimentazione del periodo				30.06.2014		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	165.938	(8.836)	157.102	846	(2.501)	0	0	166.784	(11.337)	155.447
Software, licenze e diritti simili	8.195	(7.379)	816	63	(223)	(1.276)	1.276	6.982	(6.326)	656
Altre attività immateriali	150	(120)	30	100	(18)	0	(9)	250	(147)	103
Altre attività immateriali in corso	178	0	178	(12)	0	0	0	166	0	166
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	174.461	(16.335)	158.126	997	(2.742)	(1.276)	1.267	174.182	(17.810)	156.372

La voce Diritti di concessione registra un incremento nel semestre 2015 pari a circa 1,22 milioni di Euro (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso dell'esercizio) principalmente per:

- i lavori di sistemazione della viabilità Est (per un importo pari a 0,2 milioni di Euro);
- la realizzazione di "corridoi controflussi" in sala arrivi Schengen e all'uscita della sala riconsegna bagagli (per un importo pari a 0,3 milioni di Euro);
- la realizzazione dell'impianto di gestione dei carrelli portabagagli (per un importo pari a 0,3 milioni di Euro);
- la riqualifica di alcuni uffici e locali della palazzina direzionale (per un importo pari a 0,06 milioni di Euro).

L'ammortamento dei Diritti di concessione di competenza del semestre ammonta a 2,58 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione. Tale importo si incrementa rispetto a quanto rilevato nel corso del primo semestre 2014 per effetto dell'entrata in funzione degli investimenti eseguiti sulle infrastrutture aeroportuali nel corso delle dodici mensilità trascorse da giugno 2014.

La voce Software, licenze e diritti simili, costituita da software utilizzati per la gestione dei servizi, rileva:

- un incremento nel semestre 2015 per un importo pari a 0,23 milioni di Euro principalmente riferito a Licenze SAP ed implementazione del software di consolidamento SAP BPC per complessivi 0,17 milioni.

L'ammortamento della voce Software, licenze e diritti simili non subisce variazioni significative nei due semestri oggetto di confronto.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per progetti non conclusi al 30 giugno 2015.

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

Sono stati compiuti i test di *impairment* al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione, oggetto di contabilizzazione nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 ed in precedenti esercizi.

In relazione alla predisposizione del bilancio consolidato abbreviato, 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 2015-2044 formulate dal Consiglio di Amministrazione e già utilizzate per l'effettuazione del test di *impairment* per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 e i precedenti esercizi, non sono stati compiuti test di *impairment* in quanto si ritiene che perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione al 30 giugno 2015 non si siano manifestate, come meglio dettagliato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 30 giugno 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Variazione 30.06.2015- 31.12.2014
Terreni	2.758	2.758	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	1.649	1.729	(80)
Macchinari, attrezzature e impianti	2.970	3.166	(196)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.854	1.980	(126)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	387	112	275
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	14.350	14.477	(127)

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività materiali per il semestre chiuso al 30 giugno 2015 con relativo confronto per il semestre chiuso al 30 giugno 2014, esposti per singola categoria di attività materiale.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2014			Movimentazione del periodo				30.06.2015		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Terreni	2.758	0	2.758	0	0	0	0	2.758	0	2.758
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	4.813	(3.083)	1.729	0	(81)	0	0	4.813	(3.164)	1.649
Macchinari, attrezzature e impianti	10.459	(7.293)	3.166	204	(400)	(35)	35	10.628	(7.658)	2.970
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	7.853	(5.874)	1.980	104	(229)	(99)	99	7.858	(6.004)	1.854
Immobilizzazioni materiali in corso	112	0	112	275	0	0	0	387	0	387
Investimenti Immobiliari	4.732	0	4.732	0	0	0	0	4.732	0	4.732
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	30.727	(16.250)	14.477	583	(710)	(134)	134	31.176	(16.826)	14.350

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2013			Movimentazione del periodo				30.06.2014		
	Costo Storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo Storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Terreni	2.758	0	2.758	0	0	0	0	2.758	0	2.758
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	5.067	(3.187)	1.879	0	(80)	(263)	263	4.803	(3.003)	1.800
Macchinari, attrezzature e impianti	9.529	(6.622)	2.907	126	(354)	(27)	36	9.630	(6.940)	2.690
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	6.914	(5.551)	1.364	230	(192)	(198)	107	6.946	(5.637)	1.309
Immobilizzazioni materiali in corso	270	0	270	88	0	0	0	358	0	358
Investimenti Immobiliari	4.732	0	4.732	0	0	0	0	4.732	0	4.732
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	29.270	(15.360)	13.910	444	(626)	(488)	406	29.227	(15.580)	13.647

La voce Macchinari, attrezzature e impianti rileva un incremento nel primo semestre 2015 per un importo pari a 0,2 milioni di Euro relativo principalmente all'acquisto di due trattori traino per carrelli portabagagli ed alla fornitura di attrezzatura per l'aerostazione.

Le immobilizzazioni materiali in corso accolgono importi sostenuti per progetti non conclusi al 30 giugno 2015 tra i quali i lavori di *restyling* dei varchi Security.

L'incremento degli ammortamenti delle attività materiali è principalmente dovuto agli investimenti entrati in funzione nel corso delle dodici mensilità trascorse da giugno 2014.

La voce Investimenti immobiliari accoglie il valore complessivo dei terreni di proprietà del Gruppo destinati alla realizzazione di investimenti immobiliari; sono stati iscritti inizialmente al costo di acquisto e valutati successivamente con il metodo del costo.

Tali terreni non sono soggetti ad ammortamento ma, come indicato dallo IAS 40, viene effettuata annualmente una perizia tecnica a supporto della valutazione del *fair value*. La perizia tecnica effettuata internamente dai tecnici del Gruppo al 31 dicembre 2014 confermava che il valore di costo di iscrizione approssimava, per natura e strategicità dell'investimento, il *fair value* del medesimo. Alla data di redazione del bilancio consolidato non si sono ravvisati indicatori di *impairment* su tali *asset*.

3. Partecipazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle partecipazioni al 30 giugno 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014; per omogeneità di confronto è proposta anche la movimentazione della voce oggetto di analisi anche per il periodo che va dal 31 dicembre 2013 al 30 giugno 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 30.06.2015
Partecipazioni in società controllate	0	0	0	0	0
Partecipazioni in società collegate	0	0	0	0	0
Altre partecipazioni	147	0	0	0	147
TOTALE PARTECIPAZIONI	147	0	0	0	147

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2013	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 30.06.2014
Partecipazioni in società controllate	0	0	0	0	0
Partecipazioni in società collegate	37	72	0	(83)	26
Altre partecipazioni	105	42	0	0	147
TOTALE PARTECIPAZIONI	142	114	0	(83)	173

Il valore delle partecipazioni risulta invariato nel primo semestre 2015 rispetto al dato esposto al 31 dicembre 2014, mentre nel periodo di confronto si rileva:

- un incremento di 0,07 milioni di Euro a seguito del versamento in conto copertura perdite a favore della società collegata Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l. rettificato da apposita svalutazione di 0,08 milioni;
- un incremento di 0,4 milioni di Euro a seguito della sottoscrizione del 10% del capitale sociale della società Bologna Welcome S.r.l., iscritta alla voce Altre partecipazioni il cui dettaglio è il seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Variazione 30.06. 2015- 31.12.2014
Consorzio Energia Fiera District	12,50%	3	3	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
Bologna Welcome Srl	10%	40	40	0
Bologna Congressi Spa	10%	104	104	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		147	147	0

4. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per il semestre chiuso al 30 giugno 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014; per omogeneità di confronto è proposta anche la movimentazione della voce oggetto di analisi anche per il periodo che va dal 31 dicembre 2013 al 30 giugno 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Incrementi/Acquisizioni	Decrementi/Cessioni	Svalutazioni	al 30.06.2015
Conti bancari vincolati	70	0	0	0	70
Altre attività finanziarie diverse	878	0	(292)	0	586
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	948	0	(292)	0	656

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2013	Incrementi/Acquisizioni	Decrementi/Cessioni	Svalutazioni	al 30.06.14
Conti bancari vincolati	400	0	0	0	400
Altre attività finanziarie diverse	1.464	0	(293)	0	1.171
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	1.864	0	(293)	0	1.571

La voce Altre attività finanziarie non correnti include la quota a lungo termine del credito originatosi dalla cessione della società Marconi Handling S.r.l. effettuata in data 19 dicembre 2012. Tale credito, fruttifero di interessi ad un tasso pari al 3% per le rate in scadenza fino al 30 giugno 2014 e pari al 4% per le rate in scadenza dal 1° luglio 2014 al 30 giugno 2017, prevede un piano di rimborso a rate semestrali con scadenza in data 30 giugno 2017. La diminuzione registrata nel periodo in esame è dovuta all'incasso di una rata di pagamento nel mese di giugno 2015 per un importo pari a 0,3 milioni di Euro.

La voce conti bancari vincolati è relativa al saldo di un conto corrente presso il Banco Popolare, sul quale lo stesso Istituto ha iscritto un pegno in relazione alla fidejussione emessa a favore dell'Agenzia delle Dogane per il pagamento delle somme dovute sulle operazioni di introduzioni e/o estrazione delle merci dal Magazzino di temporanea Custodia dell'aeroporto di Bologna. Tale vincolo è stato ridotto nel corso dell'esercizio 2014 e non ha mostrato variazioni nel corso del primo semestre 2015.

5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per il semestre chiuso al 30 giugno 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014; per omogeneità di confronto è proposta anche la movimentazione della voce oggetto di analisi anche per il periodo che va dal 31 dicembre 2013 al 30 giugno 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2015
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	7.293	1.018	(949)	7.362

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2014
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	7.138	1.059	(918)	7.279

Le tabelle successive riportano, per i semestri chiusi al 30 giugno 2015 e 2014, il dettaglio degli imponibili fiscali che determinano l'iscrizione dei crediti per imposte anticipate, distinguendo tra IRES ed IRAP.

In particolare:

- la voce "Altri costi a deducibilità differita" include principalmente i costi di manutenzione di cui all'art. 107 del TUIR, deducibili in esercizi successivi;
- la voce "Accantonamenti a fiscalità differita" include principalmente il fondo svalutazione crediti, altri fondi per contenziosi e oneri futuri deducibili in esercizi successivi, il fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali per la quota deducibile in esercizi successivi.

Aliquota Ires 27,5% in migliaia di euro	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2014	Accantona menti	Utilizzi	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Accantona menti	Utilizzi	al 30.06.2015
Altri costi a deducibilità IRES differita	6.272	15	(868)	5.419	1.723	4	(239)	1.488
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	5.986	2.872	(2.180)	6.678	1.646	790	(599)	1.837
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	9.655	16	0	9.671	2.655	4	0	2.659
Ammortamento Diritti di concessione da Accordo ENAC - ENAV	119	12	0	131	33	3	0	36
Ammortamento costi impianto ampliamento FTA	29	0	(1)	28	8	0	0	8
Perdite fiscali illimitatamente recuperabili	1.161	0	0	1.161	319	0	0	319
Attualizzazione fondo TFR	494	0	(324)	170	136	0	(87)	49
Altro	0	0	0	0	140	152	0	292
Totale Ires	23.716	2.915	(3.373)	23.258	6.660	953	(925)	6.688

Aliquota Irap 4,2% in migliaia di euro	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2014	Accantona menti	Utilizzi	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Accantona menti	Utilizzi	al 30.06.2015
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	2.741	0	(19)	2.722	116	0	(1)	115
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	2.549	1.544	(522)	3.571	107	65	(22)	150
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	9.655	0	0	9.655	405	0	0	405
Ammortamento Diritti di concessione da Accordo ENAC - ENAV	95	0	0	95	4	0	0	4
Ammortamento costi impianto ampliamento FTA	29	0	(1)	28	1	0	0	1
Totale Irap	15.069	1.544	(542)	16.071	633	65	(23)	675
Totale					7.293	1.018	(949)	7.362

Aliquota Ires 27,5% in migliaia di euro	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2013	Accantona menti	Utilizzi	al 30.06.2014	al 31.12.2013	Accantona menti	Utilizzi	al 30.06.2014
Altri costi a deducibilità IRES differita	4.794	659	(612)	4.841	1.317	181	(168)	1.330
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	7.828	2.692	(2.572)	7.948	2.154	740	(707)	2.187
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	9.604	26	0	9.630	2.641	7	0	2.648
Ammortamento Diritti di concessione da Accordo ENAC - ENAV	95	12	0	107	26	3	0	29
Ammortamento costi impianto ampliamento FTA	33	0	(2)	31	9	0	0	9
Perdite fiscali illimitatamente recuperabili	1.187	0	(18)	1.169	326	0	(5)	321
Attualizzazione fondo TFR	0	209	0	209	0	57	57	57
Altro	0	0	0	0	54	0	0	54
Totale Ires	23.541	3.598	(3.204)	23.935	6.527	988	(880)	6.635

Aliquota Irap 4,2% in migliaia di euro	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2013	Accantona menti	Utilizzi	al 31.03.2014	al 31.12.2013	Accantona menti	Utilizzi	al 31.03.2014
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	3.243	0	0	3.243	137	0	0	137
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	1.576	1.671	(763)	2.484	66	70	(32)	104
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	9.604	26	(150)	9.480	403	1	(6)	398
Ammortamento Diritti di concessione da Accordo ENAC - ENAV	95	0	0	95	4	0	0	4
Ammortamento costi impianto ampliamento FTA	33	0	(2)	31	1	0	0	1
Totale Irap	14.551	1.697	(915)	15.333	611	71	(38)	644
Totale					7.138	1.059	(918)	7.279

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 30 giugno 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

in migliaia di euro	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Variazione 30.06.2015 - 31.12.2014
Ratei e risconti attivi non correnti	11	27	(16)
Depositi cauzionali	80	80	0
Crediti tributari non correnti	1.223	1.208	15
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	1.314	1.315	(1)

I crediti tributari non correnti accolgono:

- il credito iscritto a seguito dell'istanza di rimborso Ires per la mancata deduzione dell'Irap sul costo del personale (D.L. 201/2011 e Provvedimento dell'Agenzia delle Entrate n. 2012/140973 del 2012) per 1,17 milione di Euro, comprensivo delle quote di competenza delle controllate Tag Bologna e Fast Freight Marconi e della ex-controllata Marconi Handling nell'ambito del consolidato fiscale di gruppo;
- per 41 migliaia di Euro il credito per rimborso Irap ex D.L. n. 185/2008 relativo alla società Marconi Handling la cui riscossione avverrà direttamente in capo alla Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. in virtù dell'accordo di consolidato fiscale vigente nell'anno di iscrizione in bilancio di tale posta;
- per 15 migliaia di Euro il credito attinente il recupero dell'Iva su fatture insolute per fallimento di alcuni clienti ai sensi dell'art. 26, comma 2, del D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633.

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 30 giugno 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

in migliaia di euro	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Variazione 30.06.2015 - 31.12.2014
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	427	420	7
Rimanenze di Prodotti finiti	36	67	(31)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	463	487	(24)

Le rimanenze di materie sussidiarie e di consumo si riferiscono a giacenze di materiali di officina, di gasolio da riscaldamento e liquido antigelo per lo sbrinamento della pista, degli aeromobili nonché cancelleria, stampati e divise. Le rimanenze di prodotti finiti riguardano il carburante per gli aeromobili (carburante avio).

8. Crediti commerciali

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Variazione 30.06.2015 - 31.12.2014
Crediti commerciali	15.810	12.876	2.934
Fondo svalutazione	(1.586)	(2.156)	570
CREDITI COMMERCIALI	14.224	10.720	3.504

I crediti commerciali sono ricondotti al loro valore nominale mediante un fondo svalutazione crediti determinato ad ogni periodo sulla base di un'analisi specifica, sia delle pratiche in contenzioso, che delle pratiche che, pur non essendo in contenzioso, presentano un'anzianità significativa.

Tale valutazione richiede di elaborare delle stime circa la probabilità del relativo recupero effettuate anche mediante il supporto dei legali incaricati di seguire il contenzioso e tenendo conto delle garanzie fidejussorie ricevute dai clienti.

La misura del fondo al 30 giugno 2015, pari a 1,6 milioni di Euro, è ritenuta congrua al fine di ricondurre il valore nominale dei crediti commerciali al valore di presumibile realizzo.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2015
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(2.156)	(210)	578	202	(1.586)

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2014
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(2.514)	(173)	530	332	(1.825)

Riportiamo di seguito una analisi per anzianità dei crediti commerciali del Gruppo, in essere al 30 giugno 2015, confrontato con il 31 dicembre 2014:

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 30.06.2015
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	6.858	8.739	15.597
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	213	0	213
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	7.071	8.739	15.810

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	6.858	4.142	1.184	280	3.132	15.597

<i>in migliaia di Euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2014
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	6.228	6.643	12.871
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	5	0	5
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	6.233	6.643	12.876

<i>in migliaia di Euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	6.228	2.355	770	315	3.203	12.871

L'aumento dei crediti commerciali scaduti al 30 giugno 2015 rispetto al 31 dicembre 2014 è dovuto alla stagionalità dell'attività aeroportuale oltre alla mancata effettuazione di pagamenti per compensazione tra partite creditorie e debitorie. Ciò è dovuto al fatto che nel corso del primo semestre del 2015 il Gruppo, in linea con la politica adottata di concentrare tale modalità di gestione delle partite nell'ultimo trimestre dell'esercizio, ha posto in essere minori compensazioni tra partite creditorie e debitorie nei confronti dei vettori.

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 30 giugno 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Variazione 30.06.2015 - 31.12.2014
Credito IVA	92	96	(4)
Crediti per imposte dirette	613	19	594
Altri crediti tributari	0	10	(10)
Crediti verso il personale	69	61	8
Altri crediti	10.840	6.934	3.906
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	11.614	7.120	4.494

La crescita della voce Crediti per imposte dirette è dovuta al credito per il versamento degli acconti Ires e Irap dell'esercizio al netto del debito per le imposte stimate di competenza del primo semestre 2015.

La variazione più significativa nel corso del primo semestre 2015 riguarda la voce Altri Crediti, di cui si riporta il dettaglio di seguito:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Variazione 30.06.2015 - 31.12.2014
Ratei e Risconti attivi	2.919	672	2.247
Anticipi a fornitori	192	61	131
Crediti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	102	56	46
Crediti per addizionale comunale	3.998	2.382	1.616
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(438)	(394)	(44)
Credito per depositi cauzionali (art.17)	3.628	3.628	0
Altri crediti correnti	439	529	(90)
TOTALE ALTRI CREDITI	10.840	6.934	3.906

Le principali voci di dettaglio sono:

- Ratei e risconti attivi: includono principalmente costi di quotazione sospesi per complessivi 1,78 milioni di Euro (0,42 milioni di Euro al 31 dicembre 2014), 0,18 milioni di Euro di premi assicurativi pagati anticipatamente nel primo semestre, 0,34 milioni di Euro di risconti legati ad imposte locali pagate nel primo semestre, 0,09 milioni di Euro di canoni elaborazioni dati fatturati in anticipo nel semestre, 0,12 milioni di Euro di canone di concessione aeroportuale e affitti passivi anticipati e 0,06 milioni di Euro di canoni di manutenzione fatturati in via anticipata.
- Crediti per addizionale comunale: la capogruppo addebita ai vettori l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco dei passeggeri, istituita dall'art. 2, comma 11, della L. 350/2003 e successive integrazioni e modifiche, e una volta incassata, la versa negli appositi capitoli di entrata del bilancio dello Stato e all'Inps rispettivamente nella attuale misura di Euro 1,50 e Euro 5,00 per passeggero imbarcato.
- Credito per depositi cauzionali (art.17): trattasi di depositi cauzionali versati dalla capogruppo all'Enac per il periodo 1998-2004 in cui la capogruppo operava in regime di anticipata occupazione dei beni demaniali ex art.17 della Legge 135/97.

In relazione alla voce Altri Crediti si precisa che la variazione più significativa è legata:

- all'incremento del saldo dei ratei e risconti attivi derivante dalla stagionalità della fatturazione passiva dei canoni di manutenzione, elaborazione dati, premi assicurativi, imposte locali e dalla crescita dei costi di quotazione sospesi nel semestre. Questi ultimi sono alla base anche dell'aumento della voce Anticipi a fornitori;
- all'incremento dei crediti per addizionale comunale ancora da incassare dai vettori. Tale incremento è coerente a quello registrato dai crediti commerciali di riferimento;
- all'incremento dei crediti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale derivante dal versamento dell'acconto Inail avvenuto nel mese di febbraio 2015.

La tabella di seguito riportata mostra la movimentazione del fondo svalutazione altri crediti correnti:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2015
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(394)	(44)	0	0	(438)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(394)	(44)	0	0	(438)

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2013	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2014
Fondo svalutazione credito per depositi cauzionali (art.17)	(544)	0	0	0	(544)
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(444)	0	4	0	(440)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(988)	0	4	0	(984)

La posta indicata come "fondo svalutazione crediti per addizionale comunale" è ottenuta per riclassifica nell'attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell'addizionale comunale addebitata ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale. Questa posta riveste un carattere esclusivamente patrimoniale, è priva di accantonamenti a Conto Economico, ed è stata riclassificata a deconto dei rispettivi crediti per addizionale comunale per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero dei relativi crediti.

10. Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 30 giugno 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Variazione 30.06.2015- 31.12.2014
Titoli e similari	2.806	2.766	40
Conti vincolati	18.100	3.100	15.000
Crediti da cessione partecipazioni	586	898	(312)
Altri crediti finanziari	1	10	(9)
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	21.493	6.774	14.719

In dettaglio, la voce attività finanziarie correnti include principalmente:

- titoli e similari, che si riferiscono agli impieghi di liquidità in un prodotto di capitalizzazione di 2,8 milioni di Euro acquistato nel 2011 e di durata quinquennale con possibilità di riscatto non oneroso decorso un anno dalla sottoscrizione;
- conti vincolati che attengono a impieghi di liquidità in alcuni conti di deposito con le seguenti scadenze:
 - dicembre 2015: 8,1 milioni di Euro
 - gennaio 2016: 5 milioni di Euro
 - aprile 2016: 5 milioni di Euro.

L'incremento di questa voce rispetto al 31 dicembre 2014 è dovuto alla maggior liquidità derivante dall'accensione del mutuo sottoscritto nel 2014 dalla Capogruppo per un importo complessivo di 23 milioni di Euro avvenuto in aprile e giugno 2015 rispettivamente per 1,5 milioni e 21,5 milioni di Euro;

- crediti da cessione partecipazioni che accolgono la quota a breve dei crediti per la cessione della partecipazione in Marconi Handling. Tale importo è stato ripartito in base alle relative scadenze contrattuali. Si precisa che tale credito è garantito da apposito pegno sulla quota societaria ceduta. La diminuzione di tale voce è dovuta all'incasso della rata scaduta il 30 giugno 2015 oltre ad interessi, per un importo pari a 0,3 milioni di Euro.

11. Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Variazione 30.06.2015- 31.12.2014
Depositi bancari e postali	9.684	6.999	2.685
Denaro e valori in cassa	23	22	1
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	9.707	7.021	2.686

L'incremento netto delle disponibilità liquide è generato principalmente dall'accensione del mutuo nel secondo trimestre 2015 al netto degli impieghi in liquidità vincolata, al rimborso del debito ed all'assorbimento di cassa delle attività operative per 0,2 milioni di Euro.

Indebitamento Finanziario Netto

La seguente tabella riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto al 30 giugno 2015, al 31 dicembre 2014 e al 30 giugno 2014, in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81:

	<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2015	al 31.12.2014	al 30.06.2014
A	Cassa	23	22	20
B	Altre disponibilità liquide	9.684	6.999	5.696
C	Titoli detenuti per la negoziazione	2.806	2.766	2.723
D	Liquidità (A+B+C)	12.513	9.787	8.439
E	Crediti finanziari correnti	18.687	4.008	2.242
F	Debiti bancari correnti	(1.114)	(1.069)	(1.077)
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(8.989)	(6.382)	(6.310)
H	Altri debiti finanziari correnti	(1.944)	(2.633)	(1.894)
I	Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)	(12.047)	(10.084)	(9.281)
J	Indebitamento finanziario corrente netto (I-E-D)	19.153	3.711	1.400
K	Debiti bancari non correnti	(37.773)	(21.252)	(24.964)
L	Obbligazioni emesse	0	0	0
M	Altri debiti non correnti	0	0	0
N	Indebitamento finanziario non corrente (K+L+M)	(37.773)	(21.252)	(24.964)
O	Indebitamento finanziario netto (J+N)	(18.620)	(17.541)	(23.564)

Le voci A + B sono pari al saldo della voce “cassa ed altre disponibilità liquide”; si rimanda alla nota 11 per maggiori dettagli.

La voce C è contenuta nella voce “attività finanziarie correnti”; si rimanda alla nota 10 per maggiori dettagli.

Le voci F + G + H sono pari al saldo della voce “passività finanziarie correnti”; si rimanda alla nota 22 per maggiori dettagli.

La voce K è pari al saldo della voce “passività finanziarie non correnti”; si rimanda alla nota 17 per maggiori dettagli.

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 30 giugno 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Variazione 30.06.2015- 31.12.2014
Capitale sociale	74.000	74.000	0
Riserve	51.913	44.809	7.104
Risultato dell'esercizio	1.982	6.873	(4.891)
PATRIMONIO NETTO	127.895	125.682	2.213

i. Capitale sociale

Al 30 giugno 2015 il capitale sociale, pari a 74 milioni di Euro, interamente sottoscritto e versato, è formato da n. 29.600.000 azioni ordinarie del valore nominale di Euro 2,50 cadauna così ripartite tra i Soci:

<i>SOCIO</i>	<i>N° AZIONI</i>	<i>% PARTECIPAZIONE</i>
Camera di Commercio di Bologna	14.963.825	50,55%
Comune di Bologna	4.957.836	16,75%
Provincia di Bologna	2.960.000	10%
Regione Emilia Romagna	2.604.086	8,80%
Aeroporti Holding Srl	2.134.614	7,21%
UniCredit Spa	1.124.729	3,80%
Altri Soci	557.307	1,88%
Unione Regionale CCIAA ed altre CCIAA della Regione	297.603	1,01%
Totale	29.600.000	100%

Non vi sono variazioni nella composizione del Capitale Sociale nel semestre appena concluso.

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 30 giugno 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Variazione 30.06.2015- 31.12.2014
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	14.350	14.350	0
Riserva legale	4.679	4.335	344
Riserva straordinaria	34.606	28.172	6.434
Riserve FTA	(3.222)	(3.222)	0
Utili/perdite portati a nuovo	2.248	2.153	95
Riserva OCI	(748)	(979)	231
TOTALE RISERVE	51.913	44.809	7.104

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è stata costituita a seguito dell'operazione di aumento a pagamento del capitale sociale deliberata dall'Assemblea dei Soci del 20 febbraio 2006. 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 e la riserva straordinaria risultano incrementate per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio precedente.

La riserva straordinaria è interamente costituita da utili di esercizi precedenti.

La riserva Utili/perdite portati a nuovo si incrementa per effetto dell'attribuzione degli utili/perdite derivanti dalle scritture IAS delle società controllate oltre a quota parte dell'utile d'esercizio di Tag.

La riserva OCI rileva solamente le variazioni derivanti dall'attualizzazione del TFR secondo quanto previsto dallo IAS 19 *revised*, al netto del relativo effetto fiscale.

La tabella di seguito mostra il dettaglio della riserva al 30 giugno 2015 e relativo confronto:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Variazione 30.06.2015- 31.12.2014
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.032)	(1.351)	319
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	284	372	(88)
RISERVA OCI DI GRUPPO	(748)	(979)	231

Il patrimonio netto di terzi rappresenta la quota di patrimonio netto e del risultato economico del periodo delle società controllate non interamente possedute; di seguito il dettaglio:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Variazione 30.06.2015- 31.12.2014
Capitale Sociale – Terzi	155	155	0
Riserve – Terzi	200	92	108
Utile/perdita dell'esercizio – terzi	49	108	(59)
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	404	355	49

La movimentazione del Patrimonio Netto degli azionisti di minoranza è da attribuirsi principalmente alla destinazione del risultato conseguito nel precedente esercizio.

13. TFR e altri fondi relativi al personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del TFR e altri fondi relativi al personale al 30 giugno 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014, ed è stata confrontata con la medesima movimentazione per il periodo che va dal 31 dicembre 2013 al 30 giugno 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 30.06.2015
TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.922	8	33	(155)	(320)	4.487

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2013	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 30.06.2014
TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.234	8	67	(40)	428	4.697

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

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

- a) tasso di attualizzazione: 2,06% per la valutazione al 30.06.2015 e 1,49% per la valutazione al 31.12.2014;
- b) tasso di inflazione prospettica: 0,6% per il 2015, 1,2% per il 2016, 1,5% per il 2017/18, ed il 2% dal 2019 (2% all’anno per le valutazioni degli esercizi precedenti al 2014);
- c) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato. Con riferimento all’invalidità è stata utilizzata una tavola INPS differenziata in funzione dell’età e del sesso;
- d) tasso di turnover del personale, che risulta essere pari al 15% per TAG , 2% per FFM e 1% per Aeroporto di Bologna.

14. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 30 giugno 2015 confrontato con i dati al 30 giugno 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2015
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.347	37	0	2.384

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2014
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.343	36	(68)	2.311

Il fondo imposte differite ammonta a 2,38 milioni di Euro. Le imposte differite sono state iscritte esclusivamente 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.

<i>Aliquota Ires 27,5%</i> <i>in migliaia di euro</i>	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2015
Ammortamento Diritti di concessione	7.405	114	0	7.519	2.036	32	0	2.068
Attualizzazione Fondo TFR	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale Ires	7.405	114	0	7.519	2.036	32	0	2.068

<i>Aliquota Irap 4,2%</i> <i>in migliaia di euro</i>	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2015
Ammortamento Diritti di concessione	7.405	114	0	7.519	311	5	0	316
Totale Irap	7.405	114	0	7.519	311	5	0	316
Totale					2.347	37	0	2.384

Aliquota Ires 27,5% in migliaia di euro	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2014	al 31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2014
Ammortamento Diritti di concessione	7.177	114	0	7.291	1.974	31	0	2.005
Attualizzazione Fondo TFR	248	0	(248)	0	68	0	(68)	0
Totale Ires	7.425	114	(248)	7.291	2.042	31	(68)	2.005

Aliquota Irap 4,2% in migliaia di euro	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2014	al 31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2014
Ammortamento Diritti di concessione	7.177	114	0	7.291	301	5	0	306
Totale Irap	7.177	114	0	7.291	301	5	0	306
Totale					2.343	36	(68)	2.311

15. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non 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, prevista nel 2044, in perfetto stato di funzionamento.

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione per i semestri chiusi al 30 giugno 2015 e 2014 del fondo:

in migliaia di euro	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.06.2015
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI NON CORRENTE	10.533	1.560	0	(626)	11.467

in migliaia di euro	al 31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.06.2014
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI NON CORRENTE	11.237	1.697	0	1.116	11.818

Gli incrementi del primo semestre 2015 dell'esercizio ammontano a complessivi 1,56 milioni di Euro, di cui 1,55 milioni di Euro classificati nella voce accantonamenti del conto economico ed i residui 0,01 milioni di Euro tra gli oneri finanziari da attualizzazione. Per il semestre chiuso al 30 giugno 2014 gli accantonamenti ammontavano invece a 1,7 milioni di Euro di cui 1,26 milioni di Euro tra gli accantonamenti e 0,44 milioni di Euro tra gli oneri finanziari.

I decrementi per riclassifiche sono relativi alla periodica riclassifica tra le passività correnti della quota di oneri il cui esborso è previsto nel corso delle dodici mensilità successive al semestre di riferimento.

16. Fondi per rischi e oneri (non correnti)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dettagliata per il semestre chiuso al 30 giugno 2015 dei fondi per rischi ed oneri con relativo confronto con il semestre precedente:

in migliaia di euro	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi/Rilasci	al 30.06.2015
Fondo rischi per contenziosi in corso	1.238	18	(4)	1.252
Fondo accantonamento arretrati lavoro dipendente	25	0	0	25
Altri fondi rischi e oneri	149	0	0	149
FONDI PER RISCHI E ONERI NON CORRENTI	1.412	18	(4)	1.426

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi/Rilasci	al 30.06.2014
Fondo rischi per contenziosi in corso	1.412	89	(21)	1.480
Fondo accantonamento arretrati lavoro dipendente	365	0	0	365
Fondo accantonamento requisiti di sistema	258	0	(129)	129
Altri fondi rischi e oneri	1.098	50	(7)	1.141
FONDI PER RISCHI E ONERI NON CORRENTI	3.133	139	(157)	3.115

Il fondo contenziosi in corso, nel semestre, ha rilevato accantonamenti volti a coprire le passività potenziali stimate a carico del Gruppo a fronte di contenziosi in corso di risoluzione.

17. Passività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti al 30 giugno 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Variazione 30.06.2015 - 31.12.2014
Mutui - parte non corrente	35.226	18.207	17.019
Debiti finanziari non correnti	2.547	3.045	(498)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	37.773	21.252	16.521

I mutui - parte non corrente sono costituiti dalle quote a medio - lungo termine dei finanziamenti sottoscritti dal Gruppo.

La ripartizione, per anno solare di scadenza, dei Mutui inclusa la quota corrente, è la seguente:

- mutuo quindicennale con scadenza il 15 giugno 2019, per un residuo complessivo al 30 giugno 2015 di 11,03 milioni di Euro, erogato dalla Banca OPI S.p.A (ora Intesa Sanpaolo Spa) e finalizzato alla realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali della Società. Tale debito è classificato per 8,27 milioni di Euro tra i Mutui – parte non corrente e per 2,76 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire entro il 30 giugno 2016, tra i Mutui – parte corrente e, rispetto al 31 dicembre 2014, ha subito un decremento di 1,38 milioni di Euro a seguito del pagamento della rata in scadenza il 15 giugno 2015. E' fruttifero di interessi passivi ad un tasso variabile applicato trimestralmente dalla BEI alla Banca maggiorato di uno *spread* pari a 0,45.
- mutuo decennale con scadenza il 30 settembre 2016, per un residuo complessivo di 4,86 milioni di Euro (6,41 milioni di Euro a dicembre 2014) erogato da Intesa Sanpaolo Spa per la realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali. Tale debito è classificato per Euro 1,65 milioni di Euro (3,27 milioni di Euro a dicembre) tra i Mutui – parte non corrente, e per 3,20 milioni di Euro (3,14 milioni di Euro a dicembre), pari alla quota capitale da restituire entro il 30 giugno 2016, tra i Mutui – parte corrente e, rispetto al 31 dicembre 2014, ha subito un decremento di 1,55 milioni di Euro a seguito del pagamento della rata in scadenza il 31 marzo 2015. Tale debito è fruttifero di interessi ad un tasso fisso del 4,312% annuo.
- mutuo quindicennale con scadenza il 30 marzo 2026, per un residuo complessivo al 30 giugno 2015 di 5,54 milioni di Euro (5,78 milioni di Euro al 31 dicembre 2014), 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 5,05 milioni di Euro tra i Mutui – parte non corrente (5,29 milioni di Euro a dicembre 2014), e per 0,49 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire entro il 30 giugno 2016, tra i Mutui – parte corrente (0,48 milioni di Euro a dicembre) e, rispetto al 31 dicembre 2014, ha subito un decremento di 0,24

milioni di Euro a seguito del pagamento delle rate in scadenza il 31 marzo ed il 30 giugno 2015. Tale debito è fruttifero di interessi ad un tasso variabile *Euribor 3 mesi + spread 0,9%*.

- nuovo mutuo decennale con durata dal 10/06/2014 al 10/06/2024 stipulato nel 2014 con Intesa Sanpaolo Spa per un importo totale di 23 milioni di Euro, per far fronte al fabbisogno finanziario derivante dalla realizzazione degli investimenti concernenti il piano di sviluppo infrastrutturale. Il finanziamento è stato erogato quanto a 1,5 milioni di Euro nel mese di aprile 2015 e il residuo di 21,5 milioni di Euro nel mese di giugno 2015. I periodi di interesse hanno durata di 6 mesi con scadenza al 10 giugno e al 10 dicembre di ogni anno. Il finanziamento sarà rimborsato in linea capitale entro il 10 giugno 2024 in 18 quote di capitale semestrali posticipate costanti ciascuna dell'importo di 1,28 milioni di Euro. Tale debito è classificato per Euro 20,47 milioni di Euro tra i Mutui – parte non corrente, e per 2,53 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire entro il 30 giugno 2016, tra i Mutui – parte corrente. La commissione di organizzazione/strutturazione del mutuo di 0,3 milioni di Euro pagata dal gruppo nel 2014 ed iscritta al 31 dicembre nelle Altre attività correnti, a partire dal mese di tiraggio del finanziamento è stata riclassificata alla voce Mutui – parte non corrente e trattata in coerenza allo IAS 39.

Al finanziamento, infine, è stato applicato nel periodo di preammortamento un tasso variabile annuo pari all'Euribor 6 mesi maggiorato del 2,85% e nel periodo di ammortamento, a partire dal 10/06/2015, un tasso fisso nominale annuo del 3,693% (pari all'IRS 7 anni rilevato il primo giorno lavorativo antecedente la data di decorrenza del periodo di ammortamento maggiorato del 2,85%).

In relazione a questo finanziamento, infine, la Capogruppo, si obbliga a rispettare i seguenti impegni economico-finanziari, calcolati annualmente:

- PFN/EBITDA (< 2,25 per il 2015)
- PFN/PN (< 0,35 per il 2015).

Gli Altri debiti finanziari non correnti, si riferiscono interamente alla passività iscritta a fronte della garanzia prestata tramite apposita lettera di patronage dal Gruppo alla società SEAF S.p.A.. Il Gruppo sta proseguendo con il rimborso di tale passività secondo l'accordo di pagamento quinquennale con rate trimestrali stipulato nel 2014. Nel primo semestre 2015 sono state rimborsate rate per 0,49 milioni di Euro. La passività complessiva al 30 giugno 2015 ammonta a 3,54 milioni di Euro, di cui alla voce Altri debiti finanziari correnti un importo complessivo pari a 0,99 milioni di Euro.

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui e dei debiti verso banche:

Passività finanziarie	Debito	Tasso	Rate	Scadenza	Covenant
Intesa San Paolo S.p.A (ex Banca OPI S.p.A)	Mutuo	Tasso applicato da BEI alla Banca + 0,45%	Semestrali	2019	No
Intesa San Paolo S.p.A.	Mutuo	Tasso fisso 4,312%	Semestrali	2016	No
Unicredit "Seaf"	Debito finanziario	Tasso variabile Euribor 6 mesi + spread 1%	Trimestrali	2018	No
Cassa di Risparmio di Forlì "Seaf"	Debito finanziario	Tasso variabile Euribor 6 mesi + spread 1%	Trimestrali	2018	No
Intesa San Paolo S.p.A.	Mutuo	Tasso variabile periodo di preammortamento Euribor 6 mesi +2,85% Tasso fisso periodo di ammortamento IRS 7 anni + 2,85%	Semestrali	2024	Si
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 0,9%	Trimestrali	2026	No

Riportiamo di seguito una *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati ai mutui a tasso variabile in essere al 30 giugno 2015.

Istituto Finanziario erogante	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	Saldo 30.06.2015	Saldo esercizio interessi	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,5%)
Intesa San Paolo S.p.A (ex Banca OPI S.p.A)	Bancario	tasso applicato da BEI alla Banca + 0,45%	11.034	39	57	21
Intesa San Paolo S.p.A.	Bancario	tasso variabile periodo di preammortamento fino al 10/06/2015 Euribor 6% mesi +2,85%	23.000	54	55	53
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Bancario	euribor 3 mesi/360 + 0,9%	5.540	28	42	14
Unicredit "Seaf"	Debito	euribor 6 mesi + 1%	1.789	11	16	6
Cassa di Risparmio di Forlì "Seaf"	Debito	euribor 6 mesi + 1%	1.753	11	15	6

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 le società del Gruppo finanziate siano inadempienti a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si specifica che nei contratti di finanziamento del Gruppo non vi sono clausole di *cross default* con società esterne al Gruppo. Si segnala che al 30 giugno 2015 la Società non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori.

18. Debiti commerciali

I debiti sono principalmente verso fornitori nazionali. Di seguito si mostra una suddivisione dei debiti commerciali iscritti in bilancio per fasce di scaduto:

<i>in migliaia di Euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 30.06.2015
Fatture/note di credito ricevute	3.223	3.280	6.503
Fatture/note di credito da ricevere	8.170	0	8.170
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	11.393	3.280	14.673

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	3.223	3.090	100	19	71	6.503

<i>in migliaia di Euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2014
Fatture/note di credito ricevute	4.625	1.451	6.076
Fatture/note di credito da ricevere	6.236	0	6.236
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	10.861	1.451	12.312

<i>in migliaia di Euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	4.625	1.209	22	0	220	6.076

Si segnala che la voce comprende debiti per investimenti per un importo pari a 2,7 milioni di Euro al 30 giugno 2015 e 3,3 milioni al 31 dicembre 2014.

Al 30 giugno 2015 si rileva una crescente esposizione nei confronti dei fornitori rispetto al 31 dicembre 2014 sebbene dal confronto con il 30 giugno 2014 si registri un trend migliorativo; ciò è dovuto in particolare al fatto che nel corso del primo semestre 2015 il Gruppo ha posto in essere minori compensazioni tra partite creditorie e debitorie nei confronti dei vettori, in linea con la politica adottata di concentrare tale modalità di gestione delle partite nell'ultimo trimestre dell'esercizio.

19. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 30 giugno 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Variazione 30.06.2015- 31.12.2014
Debiti tributari correnti	1.294	3.397	(2.103)
Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti	2.932	3.602	(670)
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso lo Stato	10.481	9.645	836
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	5.058	3.111	1.947
DEBITI PER IMPOSTE, VARI E ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	19.765	19.755	10

Si riportano di seguito i commenti alla principali variazioni:

i. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 30 giugno 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Variazione 30.06.2015- 31.12.2014
Debito Iva	211	88	123
Debiti per imposte dirette	0	2.426	(2.426)
Altri debiti tributari	1.083	883	200
DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	1.294	3.397	(2.103)

L'azzeramento della voce Debiti per imposte dirette è dovuto al pagamento del saldo Ires ed Irap dell'esercizio 2014 oltre che all'iscrizione del debito per le imposte dirette di competenza del semestre a deconto del relativo credito per acconti versati.

Gli altri debiti tributari sono principalmente riconducibili al debito per Irpef ritenute dipendenti e per tributi locali: la crescita rispetto all'importo evidenziato al 31 dicembre 2014 è principalmente dovuta al debito per l'imposta Tari dell'esercizio 2015.

ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti al 30 giugno 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Variazione 30.06.2015 - 31.12.2014
Debito verso il personale per retribuzioni	888	969	(81)
Debito verso il personale per retribuzioni differite	1.162	1.536	(374)
Debiti verso istituti di previdenza	882	1.097	(215)
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	2.932	3.602	(670)

I debiti verso il personale per retribuzioni ed i relativi debiti verso istituti di previdenza mostrano un decremento nel semestre per effetto del pagamento dei premi variabili e di risultato e della quattordicesima mensilità.

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

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

- 7,91 milioni di Euro (7,25 milioni di Euro a dicembre) 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. Tale importo si riferisce alle annualità 2009-2014 oltre alla quota maturata al 30 giugno 2015, oggetto di contenzioso. Per ulteriori dettagli in merito, si rimanda a quanto indicato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione.
- 2,37 milioni di Euro (2,16 milioni di Euro a dicembre) quale debito per canone di concessione aeroportuale.

iv. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri debiti correnti, ratei e risconti passivi al 30 giugno 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Variazione 30.06.2015 - 31.12.2014
Altri debiti correnti	4.611	3.013	1.598
Ratei e risconti passivi correnti	447	98	349
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI	5.058	3.111	1.947

La voce principale, inclusa negli altri debiti correnti, è costituita dal debito per addizionale comunale relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 30 giugno, per 3,56 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale comunale relativa ai crediti incassati dai vettori, ma non ancora versata agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti. La crescita della voce Debito per addizionale comunale nel primo semestre 2015 è alla base dell'aumento della categoria degli Altri debiti correnti che include anche i depositi cauzionali ricevuti da clienti.

L'incremento della voce Ratei e risconti passivi correnti è dovuto al processo di fatturazione attiva che prevede la fatturazione anticipata dei canoni di subconcessione ed altre tipologie di servizi.

20. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (corrente)

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della movimentazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali per i semestri chiusi al 30 giugno 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.06.2015
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI CORRENTE	3.960	0	(522)	626	4.064

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.06.2014
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI CORRENTE	2.389	0	(763)	1.116	2.742

La voce comprende la quota corrente del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali. Gli utilizzi del primo semestre 2015 attengono principalmente interventi vari sugli impianti, in particolare sui gruppi refrigeratori ed elettrogeni e la realizzazione di barriere di protezione sull'intero sviluppo dei nastri dell'impianto smistamento bagagli.

21. Altri fondi rischi ed oneri (corrente)

Gli Altri fondi rischi ed oneri al 30 giugno 2015 accolgono esclusivamente il fondo oneri contrattuali rilevato sulla base della convenzione siglata nel mese di dicembre 2009 con Enav ed Enac, che prevede l'inclusione di un'ulteriore area nell'inventario dei beni ricevuti in concessione.

A fronte di tale ampliamento dell'area ricevuta in concessione, la Società ha assunto le due seguenti obbligazioni:

- 1) demolizione dei cespiti preesistenti;
- 2) realizzazione di un nuovo fabbricato per conto del concedente originario.

A fronte di tale obbligazione contrattuale la Società ha quantificato l'incremento dei Diritti di Concessione al 31 dicembre 2009 sulla base del valore attuale del costo stimato per l'adempimento dei propri obblighi a fronte di una passività rilevata in accordo a quanto previsto dallo IAS 37.

Il fondo oneri contrattuali viene attualizzato sulla base della prevista data di realizzazione (2016) ad un tasso di sconto calcolato in base al rendimento medio dei titoli di Stato.

In considerazione della data di presunto utilizzo del fondo, il medesimo è classificato tra i fondi rischi ed oneri correnti a giugno 2015.

22. Passività finanziarie correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Passività finanziarie correnti per il semestre chiuso al 30 giugno 2015 e relativo confronto al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2015	al 31.12.2014	Variazione 30.06.2015 - 31.12.2014
Mutui - parte corrente	8.989	6.382	2.607
Debiti per addizionale comunale	1.944	2.633	(689)
Altri debiti finanziari correnti	1.114	1.069	45
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	12.047	10.084	1.963

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Sono di seguito commentate le principali voci del conto economico al 30 giugno 2015, comparate con quelle rilevate al 30 giugno 2014.

RICAVI

23. Ricavi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per categoria di attività per i semestri chiusi al 30 giugno 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione 30.06.2015- 30.06.2014
Ricavi per servizi aeronautici	18.639	19.843	(1.204)
Ricavi per servizi non aeronautici	15.136	14.561	575
Ricavi per servizi di costruzione	1.237	1.194	43
Altri ricavi e proventi della gestione	450	482	(32)
RICAVI	35.462	36.080	(618)

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per i semestri chiusi al 30 giugno 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione 30.06.2015- 30.06.2014
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	256	272	(16)
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	557	568	(11)
Ricavi da diritti aeroportuali	25.063	24.527	536
Ricavi da corrispettivo PRM	1.299	1.258	41
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(10.397)	(8.932)	(1.465)
Altri ricavi aeronautici	1.861	2.150	(289)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	18.639	19.843	(1.204)

I ricavi per servizi aeronautici ammontano a 18,64 milioni di Euro (19,84 milioni di Euro nel primo semestre 2014). In relazione all'evoluzione dei ricavi per servizi aeronautici si rimanda a quanto più analiticamente commentato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione.

La voce incentivi per lo sviluppo del traffico aereo si riferisce a incentivi erogati alle principali compagnie per lo sviluppo del traffico aereo. Questi ultimi crescono in relazione all'incremento del traffico, in particolare su alcune rotte precedentemente servite da altri vettori con i quali non sussistevano rapporti di incentivazione.

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione 30.06.2015- 30.06.2014
Diritti di imbarco passeggeri	11.701	11.262	439
Diritti di approdo, decollo e sosta	6.908	6.991	(83)
Diritti per sicurezza passeggeri	4.199	4.053	146
Diritti per controllo bagagli stiva	1.972	1.899	73
Diritti di imbarco e sbarco merci	283	322	961
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	25.063	24.527	536

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per i semestri chiusi al 30 giugno 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione 30.06.2015- 30.06.2014
Subconcessione locali e aree commerciali	6.700	6.377	323
Parcheggi	6.055	5.800	255
Altri ricavi commerciali	2.381	2.384	(3)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	15.136	14.561	575

I ricavi per servizi non aeronautici mostrano una crescita legata al buon andamento di tutte le componenti di questa categoria ed, in particolare, all'incremento dei ricavi per subconcessione locali e aree commerciali del settore *Food & Beverage* e *Duty Free*, alla crescita dell'*advertising*, dei parcheggi e delle subconcessioni agli autonoleggiatori.

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione 30.06.2015- 30.06.2014
Biglietteria	25	32	(7)
Marconi Business Lounge	819	771	48
Pubblicità	731	700	31
Ricavi commerciali diversi	806	881	(75)
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	2.381	2.384	(3)

iii. Ricavi per i servizi di Costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dalla Società 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 1,24 milioni di Euro nel primo semestre 2015 in linea con il primo semestre 2014.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per i semestri chiusi al 30 giugno 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione 30.06.2015- 30.06.2014
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	416	446	(30)
Contributi conto esercizio	30	36	(6)
Plusvalenze patrimoniali	4	0	4
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI DELLA GESTIONE	450	482	(32)

COSTI

24. Costi

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per i semestri chiusi al 30 giugno 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione 30.06.2015- 30.06.2014
Beni e materiali di consumo	164	178	(14)
Materiali di manutenzione	72	57	15
Carburanti e gasolio	648	834	(186)
TOTALE COSTI PER MATERIALI DI CONSUMO E MERCI	884	1.069	(185)

Questa categoria di costi mostra un risparmio nella componente Carburanti e gasolio ascrivibile principalmente ai minori acquisti di carburante avio.

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per i semestri chiusi al 30 giugno 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione 30.06.2015- 30.06.2014
Spese di manutenzione	1.818	2.195	(377)
Utenze	1.334	1.444	(110)
Pulizie e servizi assimilati	889	721	168
Prestazioni di terzi	2.765	3.135	(370)
Servizi MBL	108	98	10
Pubblicità, promozione e sviluppo	429	354	75
Assicurazioni	396	364	32
Prestazioni professionali e consulenze	700	654	46
Compensi e rimborsi organi statutari	288	202	86
Altri costi per servizi	186	201	(15)
TOTALE COSTI PER SERVIZI	8.913	9.368	(455)

Complessivamente i costi per servizi evidenziano un risparmio rispetto al primo semestre 2014 dovuto a:

- contrazione delle spese di manutenzione legate alle minori necessità di intervento conseguenti alla recente riqualifica del Terminal e delle utenze per l'avvio dell'impianto di trigenerazione a partire dal 31 marzo;
- contrazione delle prestazioni di terzi, dovuta all'internalizzazione di alcune attività, tra cui servizio informazioni, raccolta carrelli e smistamento bagagli il cui risparmio ha compensato i maggiori costi per sgombero neve dovuti all'intensa nevicata del mese di febbraio 2015;
- incremento dei costi per pulizie e servizi assimilati, per effetto prevalentemente di nuove condizioni contrattuali;
- incremento dei costi per pubblicità, promozione e sviluppo legati principalmente a contributi di incentivazione all'avvio di nuovi voli e dei costi per compensi ad organi statutari, come risultato del maggior numero di riunioni legate al processo di quotazione in Borsa.

Di seguito un ulteriore dettaglio delle spese di manutenzione che mostra una contrazione generalizzata.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione 30.06.2015- 30.06.2014
Spese di manutenzione Beni di proprietà	363	381	(18)
Spese di manutenzione Infrastrutture aeroportuali	1.327	1.671	(344)
Spese di manutenzione Beni di terzi	128	143	(15)
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	1.818	2.195	(377)

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione 30.06.2015- 30.06.2014
Sgombero neve	445	248	197
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	18	20	(2)
Servizio assistenza PRM	532	618	(86)
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	484	449	35
Servizio di sicurezza	484	515	(31)
Altre prestazioni di terzi	802	1.285	(483)
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	2.765	3.135	(370)

I costi sostenuti nel primo semestre 2015 per le attività di sgombero neve, mostrano un incremento derivante dalle peggiori condizioni meteorologiche verificatesi rispetto al periodo di confronto.

Le altre prestazioni di terzi mostrano di converso un risparmio derivante principalmente dalle internalizzazioni descritte in precedenza.

iii. Costi per Servizi di costruzione

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

iv. Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per canoni, noleggio e altri costi per i semestri chiusi al 30 giugno 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione 30.06.2015- 30.06.2014
Canoni di concessione	2.152	2.094	58
Canoni di noleggio	156	203	(47)
Affitti passivi	241	185	56
Canoni elaborazione dati	418	359	59
Altri costi per godimento beni di terzi	9	19	(10)
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	2.976	2.860	116

Complessivamente la voce Canoni, noleggi e altri costi registra una crescita legata all'aumento del traffico su cui sono calcolati i canoni di concessione aeroportuale e dei servizi di sicurezza e dei canoni elaborazione dati per effetto dell'attivazione di un numero maggiore di licenze software.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per i semestri chiusi al 30 giugno 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione 30.06.2015- 30.06.2014
Oneri tributari	682	633	49
Contributo servizio antincendio	665	640	25
Perdite su crediti	20	5	15
Minusvalenze patrimoniali	1	1	0
Altri oneri e spese di gestione	202	123	79
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	1.570	1.402	168

La voce Oneri diversi di gestione presenta una crescita nel primo semestre 2015 rispetto al primo semestre 2014 per effetto dei maggiori oneri tributari, in particolare le imposte di pubblicità e altre voci di costo varie.

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i semestri chiusi al 30 giugno 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione 30.06.2015- 30.06.2014
Salari e stipendi	8.123	7.518	605
Oneri sociali	2.322	2.160	162
Trattamento fine rapporto	604	555	49
Trattamento di quiescenza e simili	110	81	29
Altri costi del personale	683	470	213
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	11.842	10.784	1.058

Il costo del personale, comprensivo del costo del lavoro somministrato, mostra un incremento nel primo semestre 2015 principalmente per effetto dell'incremento dell'organico della capogruppo legato alla riorganizzazione di alcune attività e all'aumento del traffico. La crescita del costo è imputabile inoltre

all'applicazione del nuovo CCNL ed al maggior lavoro straordinario legato alla formazione obbligatoria degli addetti security e al processo di quotazione in Borsa.

Le spese varie per il personale mostrano un incremento di 213 migliaia di Euro dovuto a vari fattori tra i quali il costo delle visite e controlli medici per il rinnovo del decreto di guardia particolare giurata degli addetti alla sicurezza e visite mediche di idoneità per i candidati della selezione addetti sicurezza, il maggior costo del servizio mensa per la crescita dell'organico e l'attivazione del programma Welfare dei dipendenti non presente nello stesso periodo del 2014.

Gli altri costi del personale sono suddivisi come segue:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione 30.06.2015- 30.06.2014
Mensa dipendenti	291	250	41
Spese per aggiornamento e formazione del personale	68	98	(30)
Spese missioni dipendenti	109	78	31
Spese varie per il personale	215	44	171
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	683	470	213

<i>Organico medio (n.ro risorse)</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione 30.06.2015- 30.06.2014
Dirigenti	10	10	0
Impiegati	343	333	10
Operai	89	64	25
TOTALE PERSONALE	442	407	35

25. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i semestri chiusi al 30 giugno 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione 30.06.2015- 30.06.2014
Ammortamenti Diritti di concessione	2.578	2.501	77
Ammortamento altre attività immateriali	227	241	(14)
Ammortamento attività materiali	710	626	84
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	3.515	3.368	147

La crescita della voce Ammortamenti è coerente con l'avanzamento del piano ammortamento anche per effetto della progressiva entrata in funzione degli investimenti nel corso delle ultime dodici mensilità.

26. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per i semestri chiusi al 30 giugno 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione 30.06.2015- 30.06.2014
Accantonamenti rischi su crediti	8	(159)	167
Accantonamento a fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	1.550	1.257	293
Altri accantonamenti a fondo rischi e oneri	15	(8)	23
TOTALE ACCANTONAMENTI	1.573	1.090	483

La crescita del primo semestre 2015 è dovuta al maggior accantonamento al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali ed ai fondi rischi su crediti e rischi oneri che nel primo semestre 2014 presentavano segno positivo a seguito di rilasci di importo superiore agli accantonamenti di periodo.

27. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione 30.06.2015- 30.06.2014
Proventi da partecipazioni	0	0	0
Proventi da titoli	40	41	(1)
Proventi finanziari diversi dai precedenti	47	35	12
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	87	76	11
Interessi passivi e oneri bancari	(315)	(837)	522
Svalutazioni finanziarie	0	(83)	83
Altri oneri finanziari	(17)	0	(17)
TOTALE ONERI FINANZIARI	(332)	(920)	588
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(245)	(844)	599

Il saldo negativo della gestione finanziaria è sensibilmente migliorato nel primo semestre 2015 in relazione:

- alla riduzione degli oneri finanziari da attualizzazione;
- alla riduzione del costo del denaro dovuto alla riduzione dei tassi di interesse.

28. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 30 giugno 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014	Variazione 30.06.2015- 30.06.2014
Imposte correnti	704	1.717	(1.013)
Imposte differite e anticipate	31	(55)	86
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	735	1.662	(927)
% imposte correnti sul risultato ante imposte	25,45%	41,29%	
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	26,57%	39,97%	

Nel primo semestre 2015 le imposte correnti mostrano un decremento dovuto principalmente all'impatto del carico IRAP sul risultato ante imposte, derivante dalla deduzione dalla base imponibile IRAP del costo del personale dipendente a tempo indeterminato a seguito delle modifiche introdotte dalla L. n. 190 del 23/12/2014 con decorrenza 1° gennaio 2015 e dalla rilevazione del provento per la contabilizzazione del credito d'imposta per investimenti in beni strumentali nuovi, di cui all'art. 18 del DL n.91 del 24 giugno 2014, realizzati nel corso dell'esercizio 2014.

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

<i>Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014
Risultato ante imposte	2.766	4.158
Aliquota ordinaria	27,50%	27,50%
Onere fiscale teorico	761	1.143
Effetto delle variazioni in aumento e in diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria		
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	228	1.076
Costi deducibili in esercizi successivi	1.325	828
Svalutazioni/minusvalenze su partecipazioni	0	72
Risultato delle attività destinate alla vendita	0	0
Altri costi dedotti in esercizi precedenti	0	0
Altri costi indeducibili	521	481
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(361)	(956)
Dividendi	0	0
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(947)	(611)
Altre differenze	(716)	(999)
Rilascio differite/accantonamento differite passive da conversione IAS	(115)	(134)
Rilascio differite/accantonamento differite attive da conversione IAS	16	29
Proventi straordinari imposte anni precedenti	0	(2)
Totale variazioni in aumento/diminuzione	(49)	(216)
Effetto fiscale sulle variazioni al 27,5%	(13)	(59)
Imposta Ires dell'esercizio	747	1.084
Aliquota effettiva	27,01%	26,07%

<i>Dettaglio delle imposte dell'esercizio</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	per il semestre chiuso al 30.06.2014
Ires	747	1.084
Irap	223	631
Proventi Ires per risparmio energetico/credito d'imposta nuovi Inv. DL 91/2014	(152)	2
Imposte esercizi precedenti	(114)	0
Totale	704	1.717

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 il Gruppo in quanto crediti, debiti, ricavi e costi verso parti correlate non presentano un’incidenza percentuale significativa sui valori totali del bilancio.

Il socio Camera Di Commercio di Bologna è stato identificato come *Government Related Entity*, determinando pertanto l’esenzione dall’informativa prevista in relazione alle parti correlate definite dallo IAS 24.

La qualificazione di tale società quale *Government Related Entity*, ha pertanto limitato l’estensione delle verifiche finalizzate all’identificazione della parti correlate alla sola individuazione della Camera Di Commercio di Bologna come *Government Related Entity*, escludendo pertanto dal perimetro tutte le società da essa controllate e/o collegate.

Non si riporta pertanto 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.

Per quanto riguarda i rapporti con Marconi Handling Srl, le maggiori poste iscritte nei ricavi del primo semestre 2015 riguardano i corrispettivi da subconcessione di locali, spazi operativi e banchi *check-in*, i contratti di manutenzione mezzi e noleggio mezzi *de-icing* ed il corrispettivo per il servizio H24. Tra i principali costi, il corrispettivo per il servizio PRM ed il contributo per il servizio *de-icing*.

I principali rapporti intervenuti con Sirio Spa nel primo semestre 2015 riguardano i ricavi per servizi di assistenza all’Aviazione Generale e per il servizio di hangaraggio ed, infine, i rapporti con GH Italia Srl si riferiscono all’adempimento del pagamento delle residue rate del corrispettivo pattuito per la cessione della quota di Marconi Handling Srl compresi i relativi interessi.

Le seguenti tabelle espongono i saldi delle operazioni con parti correlate contenuti nei saldi di bilancio.

in migliaia di euro	al	
	30.06.2015	
	Totale	di cui parti correlate
Diritti di concessione	155.230	0
Altre attività immateriali	927	0
Attività immateriali	156.157	0
Terreni, immobili, impianti e macchinari	9.618	0
Investimenti immobiliari	4.732	0
Attività materiali	14.350	0
Partecipazioni	147	0
Altre attività finanziarie non correnti	656	586
Imposte differite attive	7.362	0
Altre attività non correnti	1.314	0
Altre attività non correnti	9.479	586
ATTIVITA' NON CORRENTI	179.986	586

<i>in migliaia di euro</i>	al	
	30.06.2015	
	Totale	di cui parti correlate
Rimanenze di magazzino	463	0
Crediti commerciali	14.224	254
Altre attività correnti	11.614	127
Attività finanziarie correnti	21.493	586
Cassa e altre disponibilità liquide	9.707	0
ATTIVITA' CORRENTI	57.501	967
ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA	0	0
TOTALE ATTIVITA'	237.487	1.553

<i>in migliaia di euro</i>	al	
	30.06.2015	
	Totale	di cui parti correlate
Capitale sociale	74.000	0
Riserve	51.913	0
Risultato dell'esercizio	1.982	0
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	127.895	0
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	404	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	128.299	0
TFR e altri fondi relativi al personale	4.487	0
Imposte differite passive	2.384	0
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	11.467	0
Fondi per rischi e oneri	1.426	0
Passività finanziarie non correnti	37.773	0
Altri debiti non correnti	168	0
PASSIVITA' NON CORRENTI	57.705	0
Debiti commerciali	14.673	460
Altre passività	19.765	14
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	4.064	0
Fondi per rischi e oneri	934	0
Passività finanziarie correnti	12.047	0
PASSIVITA' CORRENTI	51.483	474
TOTALE PASSIVITÀ	109.188	474
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	237.487	474

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre al		per il semestre al	
	30.06.2015		30.06.2014	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Ricavi per servizi aeronautici	18.639	383	19.843	521
Ricavi per servizi non aeronautici	15.136	332	14.561	349
Ricavi per servizi di costruzione	1.237	0	1.194	0
Altri ricavi e proventi della gestione	450	88	482	108
Ricavi	35.462	803	36.080	978
Materiali di consumo e merci	(884)	0	(1.069)	0
Costi per servizi	(8.913)	(1.211)	(9.368)	(1.116)
Costi per servizi di costruzione	(1.178)	0	(1.137)	0
Canoni, noleggi e altri costi	(2.976)	0	(2.860)	0
Oneri diversi di gestione	(1.570)	0	(1.402)	0
Costo del personale	(11.842)	0	(10.784)	0
Costi	(27.363)	(1.211)	(26.620)	(1.116)
Ammortamento diritti di concessione	(2.578)	0	(2.501)	0
Ammortamento altre attività immateriali	(227)	0	(241)	0
Ammortamento attività materiali	(710)	0	(626)	0
Ammortamenti e svalutazioni	(3.515)	0	(3.368)	0
Rischi su crediti	(8)	0	159	0
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(1.550)	0	(1.257)	0
Altri fondi rischi e oneri	(15)	0	8	0
Accantonamenti per rischi ed oneri	(1.573)	0	(1.090)	0
Totale Costi	(32.451)	(1.211)	(31.078)	(1.116)
Risultato operativo	3.011	(408)	5.002	(138)
Proventi finanziari	87	23	76	0
Oneri finanziari	(332)	0	(920)	(3)
Risultato ante imposte	2.766	(385)	4.158	(141)
Imposte dell'esercizio	(735)	0	(1.662)	0
Risultato netto delle attività destinate alla vendita	0	0	0	0
Utile (perdita) d'esercizio	2.031	(385)	2.496	(141)

	<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2015	di cui parti correlate
A	Cassa	23	0
B	Altre disponibilità liquide	9.684	0
C	Titoli detenuti per la negoziazione	2.806	0
D	Liquidità (A+B+C)	12.513	0
E	Crediti finanziari correnti	18.687	586
F	Debiti bancari correnti	(1.114)	0
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(8.989)	0
H	Altri debiti finanziari correnti	(1.944)	0
I	Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)	(12.047)	0
J	Indebitamento finanziario corrente netto (I-E-D)	19.153	586
K	Debiti bancari non correnti	(37.773)	0
L	Obbligazioni emesse	0	0
M	Altri debiti non correnti	0	0
N	Indebitamento finanziario non corrente (K+L+M)	(37.773)	0
O	Indebitamento finanziario netto (J+N)	(18.620)	586

Si riportano di seguito le movimentazioni intervenute con le singole parti correlate.

I semestre 2015													
<i>in migliaia di euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	Materiali di consumo e merci	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altri costi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI	Proventi Finanziari	Oneri Finanziari	Risultato Netto Attività Destinate alla vendita
Marconi Handling Srl	218	257	88	563	0	(1.211)	0	0	0	(1.211)	0	0	0
Sirio Spa	165	75	0	240	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GH Italia Srl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0
Totale	383	332	88	803	0	(1.211)	0	0	0	(1.211)	23	0	0

I semestre 2014													
<i>in migliaia di euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	Materiali di consumo e merci	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altri costi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI	Proventi Finanziari	Oneri Finanziari	Risultato Netto Attività Destinate alla vendita
Marconi Handling Srl	228	274	108	610	0	(1.116)	0	0	0	(1.116)	0	0	0
Sirio Spa	293	75	0	368	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Banco Popolare Soc Coop.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(3)	0
Totale	521	349	108	978	0	(1.116)	0	0	0	(1.116)	0	(3)	0

I semestre 2015													
<i>in migliaia di euro</i>	Terreni, Immobili, impianti e macchinari	Altre attività finanziarie non correnti	Totale Attività Non Correnti	Crediti Commerciali	Altre Attività Correnti	Attività finanziarie Correnti	Totale Attività Correnti	Totale Attività	Debiti commerciali	Altre passività	Totale Passività Correnti	Totale passività	Risultato Netto Attività Destinate alla vendita
Marconi Handling Srl	0	0	0	138	127	0	265	265	460	14	474	474	0
Sirio Spa	0	0	0	116	0	0	116	116	0	0	0	0	0
GH Italia Srl	0	586	586	0	0	586	586	1.172	0	0	0	0	0
Totale	0	586	586	254	127	586	967	1.553	460	14	474	474	0

Tipologia e gestione dei rischi finanziari

Con riferimento alle informazioni richieste dall'art.2428, c.2, n.6 bis si segnala che il Gruppo non detiene strumenti finanziari rilevanti né risulta esposta a rischi finanziari apprezzabili, 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.

Il **rischio liquidità**, tenuto conto dei rilevanti impegni di sviluppo infrastrutturale, potrebbe concretizzarsi nella difficoltà ad ottenere finanziamenti nella giusta tempistica ed economicità a causa, in particolar modo, della stretta creditizia. La struttura finanziaria del Gruppo è caratterizzata da un moderato utilizzo della leva finanziaria. Per far fronte alle necessità derivanti dall'avanzamento del piano investimenti, il Gruppo ha posto in essere tutte le azioni per dotarsi dei mezzi finanziari a medio termine utili allo sviluppo. Infine, i flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità del Gruppo sono costantemente monitorati al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse.

Quanto al **rischio di tasso** di interesse tenuto conto dei finanziamenti in essere, il Gruppo ha cercato di minimizzare il rischio con la stipula di mutui sia a tasso fisso che a tasso variabile.

Infine, per quanto attiene al **rischio di credito**, la perdurante crisi economica mondiale ha avuto un forte impatto negativo sul settore aereo con conseguente aumento del rischio di credito. Il rischio di credito del Gruppo presenta un moderato grado di concentrazione in quanto il 48% del credito è vantato nei confronti dei primi dieci clienti. Tale rischio è stato affrontato implementando specifiche procedure e strumenti di controllo e gestione del credito verso clienti oltre che attraverso un congruo accantonamento al fondo svalutazione crediti, secondo principi di prudenza, in continuità con i bilanci degli esercizi precedenti.

Le politiche commerciali poste in essere dal Gruppo hanno l'obiettivo di limitare l'esposizione nel seguente modo:

- 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.

L'Amministratore Delegato
(Nazareno Ventola)

Bologna, 27 agosto 2015

Attestazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato ai sensi dell'art. 154-bis comma 5 T.U.F. -

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

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

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato, nel corso del primo semestre 2015.

2. La valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2015 si è basata su di un processo definito da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., in coerenza con il modello Internal Control-Integrated Framework emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission, che rappresenta lo standard di riferimento generalmente accettato a livello internazionale.

3. Si attesta, inoltre, che:

3.1 il bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2015:

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

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

Bologna, 27 agosto 2015

Amministratore Delegato

(Nazareno Ventola)



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

(Patrizia Muffato)



Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio consolidato semestrale abbreviato

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

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e sue controllate (il "Gruppo Aeroporto di Bologna") al 30 giugno 2015. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. E' nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

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

Conclusioni

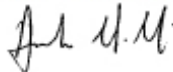
Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo Aeroporto di Bologna al 30 giugno 2015 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

Altri aspetti

Il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo Aeroporto di Bologna al 30 giugno 2014 non è stato sottoposto a revisione contabile, né completa né limitata.

Bologna, 27 agosto 2015

Reconta Ernst & Young S.p.A.



Andrea Nobili
(Socio)



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT