

Resoconto Intermedio sulla Gestione al 31 Marzo 2020

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





**Resoconto Intermedio sulla Gestione
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
al 31 marzo 2020**

SOMMARIO

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	3
Consiglio di Amministrazione	4
Collegio Sindacale	5
Società di revisione	5
Relazione sulla Gestione al 31 Marzo 2020	6
Prospetti contabili consolidati al 31 Marzo 2020	40
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	41
• Conto Economico consolidato	42
• Conto Economico Complessivo consolidato	43
• Rendiconto finanziario consolidato	44
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	45
Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 31 Marzo 2020	46
Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	75

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa
Via Triumvirato, 84 - 40132 Bologna
REA Bologna 268716
Registro Imprese di Bologna, Codice Fiscale e Partita Iva 03145140376
Capitale Sociale Euro 90.314.162,00 interamente versato

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Sulla base delle risultanze del Libro Soci e delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art.120 del D.Lgs.58/98, gli azionisti della Società Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa con partecipazione superiore al 3% alla data del 31 marzo 2020 sono:

DICHIARANTE	% Possesso
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	39,10%
ATLANTIA S.P.A. (EDIZIONE S.R.L.)	29,38%
F2I FONDI ITALIANI PER LE INFRASTRUTTURE SGR SPA	9,99%
COMUNE DI BOLOGNA	3,88%

Al fine della rappresentazione della composizione del Capitale Sociale della Capogruppo vengono considerate:

- Le quote del Dichiarante della partecipazione, ovvero del Soggetto posto al vertice della catena di controllo della partecipazione medesima
- Le quote derivanti dalle comunicazioni rese dagli azionisti ovvero quelle relative a partecipazioni rilevanti ai sensi dell'art. 152 del Regolamento Emittenti CONSOB.

L'elenco è stato aggiornato come sopra, in forza della notifica pervenuta dal Comune di Bologna in data 17 aprile 2020, in adempimento del portato della Delibera Consob n. 21326 del 9 aprile 2020, per cui chiunque, alla data di entrata in vigore della stessa, detenesse una partecipazione al capitale votante superiore all'3% (in caso di PMI) ed inferiore alle soglie di cui all'art. 120 comma 2 del TUF, era tenuto a darne comunicazione con le modalità ed i termini previsti dal citato art. 120, comma 2, del TUF, entro 10 giorni lavorativi decorrenti dalla suddetta data.

Si segnala altresì che tra Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Bologna, Comune di Bologna, Città Metropolitana di Bologna, Regione Emilia-Romagna, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Modena, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Ferrara, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Reggio Emilia e Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Parma (collettivamente i "Soci Pubblici") è stato sottoscritto in data 5 giugno 2018 un patto parasociale (il "Patto Parasociale") volto a disciplinare taluni diritti e obblighi in relazione all'assetto proprietario e al governo societario di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.. Tale Patto Parasociale, depositato presso il registro delle imprese di Bologna in data 8 giugno 2018 e inviato a Consob in data 9 giugno 2018, prevede un sindacato di voto e uno di blocco.

In seguito all'acquisto azionario da parte della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Bologna di 565.500 azioni della Società avvenuto in data 31 gennaio 2020, sono intercorse variazioni del numero dei diritti di voto sottoposti a sindacato di voto, restando invariato il numero dei diritti di voto sottoposti a sindacato di blocco, come risulta dalle seguenti tabelle:

SOCI PUBBLICI**% Capitale Sociale con
Sindacato di Voto**

CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	39,10%
COMUNE DI BOLOGNA	3,88%
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	2,31%
REGIONE EMILIA ROMAGNA	2,04%
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	0,30%
CAMERA DI COMMERCIO DI FERRARA	0,22%
CAMERA DI COMMERCIO DI REGGIO EMILIA	0,15%
CAMERA DI COMMERCIO DI PARMA	0,11%

SOCI PUBBLICI**% Capitale Sociale con
Sindacato di Blocco**

CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	37,53%
COMUNE DI BOLOGNA	3,85%
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	2,30%
REGIONE EMILIA ROMAGNA	2,02%
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	0,08%
CAMERA DI COMMERCIO DI FERRARA	0,06%
CAMERA DI COMMERCIO DI REGGIO EMILIA	0,04%
CAMERA DI COMMERCIO DI PARMA	0,03%

Consiglio di Amministrazione

La composizione del Consiglio di Amministrazione, nominato dall'Assemblea dei Soci del 29 aprile 2019 ed in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2021, è la seguente:

Nominativo	Carica
Enrico Postacchini	Presidente
Nazareno Ventola	Amministratore Delegato (*)
Silvia Giannini	Consigliere (B)
Giada Grandi	Consigliere (A)
Eugenio Sidoli	Consigliere (A)
Valerio Veronesi	Consigliere
Marco Troncone	Consigliere (B)
Gennarino Tozzi	Consigliere
Laura Pascotto	Consigliere (A) (B)

(*) confermato Amministratore Delegato dal Consiglio di Amministrazione del 6 maggio 2019, mantiene la carica di Direttore Generale. Tra le sue deleghe rientra l'incarico di Amministratore Responsabile del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi.

(A) Componente del Comitato per la Remunerazione (Presidente Eugenio Sidoli)

(B) Componente del Comitato Controllo e Rischi (Presidente Silvia Giannini)

Collegio Sindacale

La composizione del Collegio Sindacale, nominato dall'Assemblea dei Soci del 29 Aprile 2019 ed in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2021, è la seguente:

Nominativo	Carica
Pietro Voci	Presidente
Samantha Gardin	Sindaco effettivo
Alessandro Bonura	Sindaco effettivo
Violetta Frasnedi	Sindaco supplente
Alessia Bastiani	Sindaco supplente

Società di revisione contabile

La Società di revisione contabile nominata dall'Assemblea dei Soci del 20 Maggio 2015 per gli esercizi 2015-2023, è la EY S.p.a.

Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi Spa di Bologna al 31 Marzo 2020

PREMESSA	9
1 STRATEGIE E RISULTATI.....	12
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI	12
1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI.....	13
1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO.....	14
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	17
2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION</i>	17
2.1.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO</i>	17
2.1.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	18
2.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i>	19
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	19
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE.....	21
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	21
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	24
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	26
3.4 INDICI.....	27
3.5 GLI INVESTIMENTI.....	27
3.6 IL PERSONALE	28
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	29
4.1 LA QUALITÀ.....	29
5 IL QUADRO NORMATIVO	30
5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023	30
5.2 LA NORMATIVA DI EMERGENZA SANITARIA (PANDEMIA COVID-19) E LE RICADUTE SULLE GESTIONI AEROPORTUALI	30
5.3 FONDO ANTINCENDI.....	31
5.4 ADDIZIONALE COMUNALE SUI DIRITTI DI IMBARCO DI PASSEGGERI SUGLI AEROMOBILI DA DESTINARE ALL'INPS	31
5.5 NUOVA NORMATIVA SUL CD. "TERMINAL VALUE"	31
5.6 DICHIARAZIONI DI CARATTERE NON FINANZIARIO	32
5.7 PRIVACY COMPLIANCE.....	32
5.8 CONTINUITA' DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA	32
5.9 IRESA.....	33
5.10 BREXIT.....	33

6 IL CONTENZIOSO.....	33
7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	35
8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE	37
9 GARANZIE PRESTATE	37
10 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEI TRE MESI ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	38

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 trimestre chiuso al 31 marzo 2020, 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 31 marzo 2020 e una breve descrizione della tipologia e delle attività svolte dalle Società controllate e collegate:



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

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'informazione 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;
- corrispettivi collegati alle attività di handling cargo, handling aviazione generale e attività ad essi collegati quali sdoganamento e *fueling*.

SBU Non Aviation

Le principali attività prestate nell'ambito della *SBU non Aviation* riguardano gestione parcheggi, subconcessioni *retail*, pubblicità, servizi ai passeggeri e gestione delle aree immobiliari (*real estate*).

Parcheggi

La gestione diretta dei parcheggi a pagamento dell'aeroporto di Bologna si sviluppa su circa 5.300 posti auto disponibili, concentrati in tre aree di sosta: la prima area in prossimità del terminal, la seconda area localizzata in prossimità del sedime aeroportuale e la terza collocata a circa 1,5 km dall'aerostazione. 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 e di alcune tra le principali catene retail e di ristorazione locali, nazionali e internazionali. La galleria commerciale si sviluppa su circa 4.500 mq e 43 punti vendita. L'ultima riqualifica dell'aerostazione ha potenziato le aree destinate ai duty free che rappresentano una tra le principali fonti di redditività della SBU.

Advertising

L'*advertising* è gestito mediante impianti digitali ed impianti retroilluminati di grande formato, sia all'interno che all'esterno dell'aerostazione, ubicati in aree di passaggio in cui è agevole cogliere il messaggio pubblicitario. In talune occasioni vengono sviluppate campagne che prevedono la personalizzazione di particolari zone o di elementi di arredo presenti in aeroporto.

Servizi ai passeggeri

I servizi ai passeggeri comprendono l'offerta di un servizio di *business lounge*, gestita direttamente dalla Capogruppo. La *Marconi Business Lounge* (MBL) è una sala riservata e confortevole, utilizzata per lo più da passeggeri *business* delle principali compagnie di linea. Inoltre, attraverso il servizio "You First" i passeggeri possono beneficiare di servizi esclusivi sia in fase di partenza che di arrivo quali assistenza per il *check-in* e riconsegna dei bagagli, servizio di facchinaggio e assistenza e imbarco prioritario al *gate*.

Tra gli altri servizi offerti ai passeggeri vi è inoltre quello di autonoleggio. L'offerta presente presso l'Aeroporto di Bologna si compone di 9 compagnie rappresentanti un totale di 17 marchi specializzati, che garantiscono la presenza di 489 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 espressi e la seconda relativa ai ricavi inerenti subconcessioni di aree e locali per attività di *handling* le cui tariffe sono regolamentate.

La disponibilità complessiva di spazi commerciali in subconcessione è di oltre 90.000 metri quadrati, di cui oltre 70.000 metri quadrati relativi a uffici, magazzini, locali per servizi tecnici, hangar e circa 20.000 metri quadrati per superfici scoperte dedicate al ricovero dei mezzi operativi, movimentazione nelle aree di carico/scarico, aree per mezzi adibiti al servizio di rifornimento carburante degli aeromobili.

1 STRATEGIE E RISULTATI

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

Già nei primi mesi del 2020 l'economia globale ha subito gli effetti negativi della pandemia di Covid-19 e delle stringenti misure di contenimento adottate per evitarne la diffusione: le conseguenze dell'emergenza sanitaria peseranno sostanzialmente sull'andamento dell'economia mondiale per l'intero anno in corso. Proprio il peggioramento delle prospettive di crescita per il 2020 si è tradotto in una decisa caduta degli indici di borsa e in un brusco innalzamento della volatilità e dell'avversione al rischio sui mercati finanziari. Data la straordinarietà della situazione, in tutti i principali Paesi le autorità monetarie e fiscali hanno posto in essere importanti misure espansive mirate a sostenere i redditi delle famiglie e la continuità delle imprese, anche assicurando la liquidità necessaria e promuovendo un accesso facilitato al credito.

L'impatto della pandemia sulla crescita mondiale, di quantificazione estremamente complessa, sarà verosimilmente molto rilevante: le previsioni delle istituzioni internazionali sono state ripetutamente e nettamente riviste al ribasso. Il Fondo monetario internazionale stima per il 2020 una caduta del PIL mondiale pari al 3,0%, più pronunciata nei paesi avanzati rispetto alle economie emergenti, a causa di misure di contenimento mediamente più ampie e stringenti.

Nelle maggiori economie avanzate, in un contesto in cui i prezzi al consumo già crescevano al di sotto degli obiettivi delle banche centrali, ad oggi le aspettative di inflazione a lungo termine desumibili dai rendimenti sui mercati finanziari si sono ulteriormente depresse.

A completare il quadro macroeconomico mondiale del primo trimestre dell'anno, vi è il crollo del prezzo del petrolio ampiamente al di sotto dei livelli minimi raggiunti durante la crisi finanziaria del 2008-09, aggravato negli ultimi mesi dai timori del rallentamento dell'attività economica in seguito alla pandemia. A metà aprile i membri dell'OPEC+, anche con il sostegno dei paesi del G20, hanno trovato un'intesa su una drastica riduzione dell'offerta di greggio.

Nell'area euro, dopo un avvio inizialmente più rapido in Italia, l'epidemia si è diffusa in tutti i Paesi. Al fine di contrastare la caduta dell'attività e della domanda aggregata ed evitare conseguenze permanenti sull'economia, le principali istituzioni europee (Commissione europea, BCE e BEI) hanno predisposto alcuni significativi interventi in risposta al diffondersi dell'epidemia, principalmente a sostegno della spesa sanitaria, dell'occupazione e dell'accesso al credito.

In Italia gli effetti della diffusione del contagio sull'attività economica hanno colpito il sistema produttivo nazionale quando era già in atto un rallentamento dell'attività economica, con un PIL in leggera contrazione (-0,3%) già negli ultimi tre mesi del 2019. Secondo Banca d'Italia, se da un lato il protrarsi delle misure di contenimento della pandemia di Covid-19 comporterà una significativa caduta del PIL anche nel secondo trimestre, dall'altro, la struttura finanziaria con cui imprese e famiglie si trovano ad affrontare questa difficile fase congiunturale è sostanzialmente più equilibrata rispetto a quella che avevano alla vigilia della crisi del debito sovrano. Inoltre, il sistema bancario parte da condizioni patrimoniali e di liquidità più robuste che in passato (*Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, Aprile 2020*).

In questo quadro, secondo dati IATA, il traffico passeggeri mondiale ha registrato nel primo trimestre del 2020 un calo del 22,2%: si sottolinea la performance particolarmente negativa riportata nel mese di marzo (-52,9%), a partire dal quale si è assistito alla rapida diffusione della pandemia in tutto il pianeta.

Il traffico merci evidenzia invece un andamento meno negativo a livello mondiale con una diminuzione dei volumi del 7,7% rispetto allo stesso periodo del 2019 (*Air Passenger and Air Freight Market Analysis (IATA), Marzo 2020*).

Il calo del traffico passeggeri subito all'interno del continente europeo è stato complessivamente pari al -18% nel primo trimestre del 2020, con un picco negativo, secondo ACI Europe, pari al -97% raggiunto alla fine del mese di marzo, nel pieno dell'emergenza sanitaria. Anche in Europa il traffico merci ha registrato un dato meno negativo rispetto alla variazione del traffico passeggeri, con volumi di merce movimentati nel corso del primo trimestre in diminuzione del 10% (*www.aci-europe.org (ACI Europe) e Air Freight Market Analysis (IATA), Marzo 2020*).

Il mercato italiano ha fortemente risentito nei primi 3 mesi del 2020 degli effetti delle misure restrittive legate al contenimento della pandemia, riportando un calo del traffico passeggeri pari al -31,8% (*Fonte: Assaerporti, Marzo 2020*). Anche l'Aeroporto di Bologna ha concluso il primo trimestre del 2020 con una significativa riduzione del traffico, pari al -28,9%, in linea con il trend nazionale. Lo scalo si colloca tuttavia al quarto posto in Italia per numero di passeggeri.

1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI

Nel 2020 il Gruppo continua ad operare per dare esecuzione agli obiettivi della strategia posta alla base dello sviluppo di tutte le attività. Le principali direttrici strategiche sono così declinate:

“Connect”

Il Gruppo punta a mantenere un'offerta di voli variegata e funzionale ai diversi segmenti di utenza attraverso un incremento del numero di vettori operanti sull'Aeroporto, continuando a mantenere al contempo una marginalità positiva anche sul traffico incrementale che potrà essere generato. Nell'ambito dello sviluppo del traffico, il Gruppo opera per incrementare le rotte, attraverso l'introduzione di nuove tratte verso Est e di destinazioni a lungo raggio, e per aumentare le frequenze dei voli verso destinazioni già operate. Il Gruppo opera, inoltre, al fine di migliorare l'accessibilità dello scalo, attraverso il potenziamento dell'intermodalità e l'espansione della catchment area di riferimento.

“Develop”

Funzionale allo sviluppo del business della Società è la realizzazione degli investimenti previsti nel Master Plan e nel contratto di programma, con una strategia che prevede un utilizzo efficiente della capacità delle infrastrutture già presenti ed una realizzazione modulare di nuovi investimenti al fine di raccordare la capacità delle infrastrutture con lo sviluppo del traffico atteso. Nel piano di sviluppo infrastrutturale assume una particolare rilevanza il progetto di ampliamento del terminal passeggeri, che permetterà di potenziare, in particolare, l'area dei controlli di sicurezza e dei gate di imbarco e di ampliare le superfici commerciali.

Inoltre il Gruppo intende operare al fine di potenziare il business non aviation attraverso lo sviluppo di nuovi negozi, di nuovi posti auto ed attraverso l'ampliamento dell'offerta di servizi a disposizione del passeggero.

“Experience”

Il Gruppo pone attenzione a garantire un continuo miglioramento dei servizi offerti agli utenti aeroportuali nelle aree di business in cui opera, direttamente ed indirettamente, garantendo al contempo sempre più elevati standard di sicurezza, qualità e rispetto dell'ambiente. Quale driver di supporto e miglioramento di tutti gli aspetti gestionali e di fidelizzazione dei Clienti, il Gruppo ritiene importante sviluppare una cultura

dell'innovazione che ruoti attorno l'implementazione di sistemi tecnologici che permettano di incrementare l'interazione con i passeggeri e di ottimizzarne l'esperienza di viaggio in Aeroporto.

“Care”

Il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità, da quelli ambientali al rispetto dei principi etici e sociali considerando il ruolo importante che l'Aeroporto di Bologna assolve, quale polo funzionale sul territorio. Il Gruppo opera, inoltre, al fine di valorizzare le persone che lavorano presso l'Aeroporto ed al fine di costruire una organizzazione che risponda alle continue sollecitazioni del mercato e che supporti le persone nello svolgimento del loro lavoro.

Il Gruppo ha individuato, inoltre, due linee guida trasversali agli obiettivi strategici sopra indicati che rappresentano un continuo riferimento per le attività aziendali:

“Maximise financial performance”

Il Gruppo pone attenzione allo sviluppo delle performance economico-finanziarie ed a favorire un adeguato ritorno per gli azionisti

“Performing and sustainable corporation”

Il Gruppo punta a migliorare l'efficienza e l'efficacia dei propri processi e della propria struttura interna in un'ottica di miglioramento delle performance aziendali e di sviluppo con una crescente attenzione alla dimensione della sostenibilità nelle sue componenti ambientali, sociali e di *governance*.

1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO

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

Si riportano di seguito:

- l'andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2020 fino al 31 marzo 2020;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 31 marzo 2020 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 7,76 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 280,3 milioni di Euro.

Andamento titolo AdB (01/01/2020-31/03/2020)

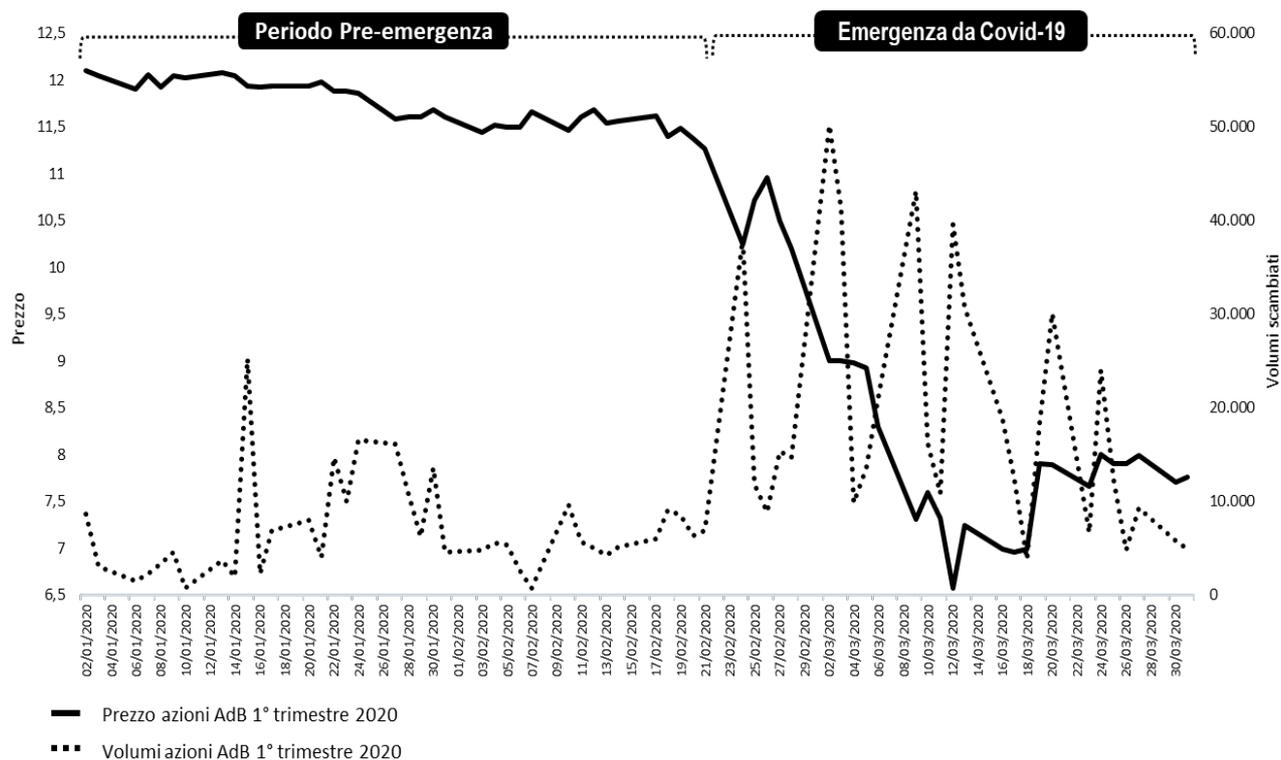


Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2020-31/03/2020)

(01/01/2019-31/03/2019)



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2020-31/03/2020)



L'andamento di prezzo e volumi relativi al titolo AdB nel corso del primo trimestre 2020 è caratterizzato da due diverse fasi: la prima, da inizio anno fino al 23 febbraio 2020, giorno del primo DPCM contenente misure restrittive e di contenimento del contagio, ed una seconda fase dal 24 febbraio a fine trimestre. Nella prima fase si osserva una stabilità del prezzo, tra €11,5 e €12,0, con meno di 7.000 azioni scambiate giornalmente. In seguito allo scoppio della crisi sanitaria legata alla diffusione del Covid-19, si assiste ad una rapida discesa del titolo che il 12 marzo 2020 tocca un minimo pari a €6,57, con volumi che in più sessioni oscillano tra le 40 e le 50 mila azioni scambiate in un giorno. Nella seconda metà di marzo la volatilità diminuisce notevolmente, con una stabilizzazione del prezzo intorno a €8,00 ad azione.

2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Dopo un'ottima performance registrata in gennaio (+9,9% vs 2019), a febbraio lo scalo ha registrato un **traffico passeggeri** in linea rispetto al 2019 (+0,3%) per effetto di un buon andamento delle prime tre settimane del mese (+5,3% vs 2019), con una netta inversione di tendenza a partire dal 22 febbraio (-25,1% negli ultimi 8 giorni del mese) per effetto dell'emergenza sanitaria Covid-19.

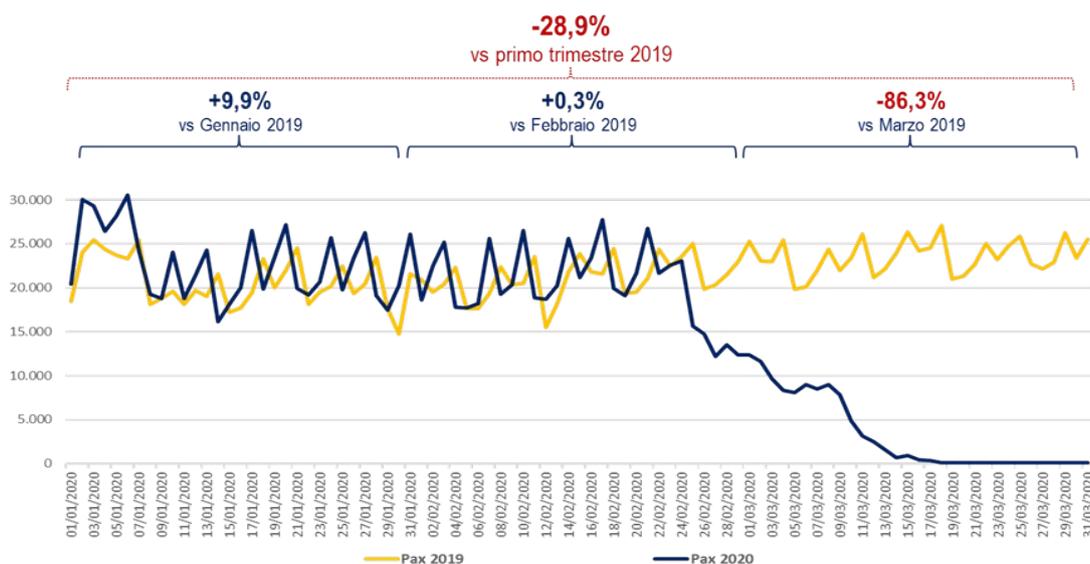
Per effetto delle cancellazioni via via effettuate dalle compagnie aeree in seguito all'aggravarsi dell'emergenza, si è registrata una contrazione del traffico passeggeri pari al 69,9% nelle prime due settimane di marzo e del 99% nella terza e nella quarta settimana, portando la riduzione complessiva nel mese di marzo a circa l'86% (-65% sui movimenti) rispetto al 2019.

A causa del diffondersi dell'epidemia, il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri - DPCM del 23 febbraio 2020 ha definito le cosiddette "zone rosse" in Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna imponendo limitazioni agli spostamenti in Italia con impatti anche sul traffico aeroportuale; nei giorni precedenti era stato disposto il blocco dei voli dalla Cina e la misurazione della temperatura dei passeggeri in arrivo negli aeroporti. Con i DPCM successivi, in data 4 e 11 marzo 2020, l'intero Paese è stato assoggettato alle limitazioni sugli spostamenti con conseguente cancellazione di quasi tutti i voli nazionali ed internazionali sugli aeroporti.

Pur in presenza di volumi di traffico minimi, l'aeroporto di Bologna è rimasto aperto ed operativo per tutto il trimestre, in quanto rientrante nella lista degli scali indicati dal decreto ministeriale n. 112 del 12 marzo 2020.

Nel primo trimestre 2020 si è pertanto registrata complessivamente una contrazione del traffico passeggeri pari al 28,9% e dei movimenti del 21,1% rispetto allo stesso periodo 2019.

Andamento del traffico passeggeri I trimestre 2020



Relativamente al **traffico merci**, nel primo trimestre del 2020 si registra un traffico cargo pari a 10.635.534 Kg, in calo del 15,7% rispetto al 2019. Tale riduzione è determinata prevalentemente da una contrazione della merce via aerea nel mese di marzo per effetto dell'emergenza sanitaria Covid-19 che ha comportato una netta contrazione del business, mentre la movimentazione della merce via superficie registra solo un leggero rallentamento rispetto al 2019.

	Gennaio – Marzo 2020	Gennaio – Marzo 2019	Var %
Passeggeri	1.395.671	1.961.807	-28,9%
Movimenti	13.349	16.922	-21,1%
Tonnellaggio	910.212	1.116.241	-18,5%
Merce	10.635.534	12.622.100	-15,7%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Rispetto al traffico passeggeri, la contrazione dei volumi si registra su tutte le componenti in quanto le cancellazioni effettuate nel mese di marzo hanno interessato in egual misura sia i vettori di linea che i vettori low cost. Nei primi due mesi del 2020, invece, si sono registrate performance molto buone per il traffico low cost, mentre il traffico di linea è rimasto sostanzialmente invariato rispetto al 2019.

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Marzo 2020	% sul totale	Gennaio - Marzo 2019	% sul totale	Var %
Linea	522.913	37,5%	791.467	40,3%	(33,9%)
Low cost	862.141	61,8%	1.155.977	58,9%	(25,4%)
Charter	8.073	0,6%	10.282	0,5%	(21,5%)
Transiti	1.604	0,1%	2.821	0,1%	(43,1%)
Totale Aviazione Commerciale	1.394.731	99,9%	1.960.547	99,9%	(28,9%)
Aviazione Generale	940	0,1%	1.260	0,1%	(25,4%)
Totale complessivo	1.395.671	100,0%	1.961.807	100,0%	(28,9%)

Per effetto dell'emergenza sanitaria Covid-19 si evidenzia una contrazione di tutte le destinazioni collegate con lo scalo di Bologna.

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. ass.	Var. %
Ricavi da Passeggeri	8.243	12.455	(4.212)	-33,8%
Ricavi da Vettori	4.821	5.805	(984)	-17,0%
Ricavi da Operatori aeroportuali	508	728	(220)	-30,2%
Incentivi al traffico	(3.750)	(5.698)	1.948	-34,2%
Ricavi per Servizi di Costruzione	1.442	3.735	(2.293)	-61,4%
Altri Ricavi	352	352	0	0,0%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	(17)	0	(17)	n.s.
Totale Ricavi SBU AVIATION	11.599	17.377	(5.778)	-33,3%

I ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* sono rappresentati dai corrispettivi pagati dagli utenti (passeggeri e vettori) e dagli operatori aeroportuali per l'utilizzo delle infrastrutture e dei

servizi forniti in esclusiva dal Gruppo per l'atterraggio, il decollo, l'illuminazione e il parcheggio degli aeromobili, le operazioni relative ai passeggeri e le merci nonché per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate e dei beni di uso esclusivo.

I Diritti Aeroportuali, in considerazione della natura di pubblica utilità dei servizi aeroportuali, sono oggetto di regolamentazione, anche sulla base di norme comunitarie. La nuova normativa ed i provvedimenti attuativi – ivi inclusi i Modelli approvati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti – dispone 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.

La riduzione dei ricavi nel primo trimestre 2020 rispetto all'analogo periodo del 2019 è dovuta prevalentemente alla contrazione dei volumi di traffico che si è registrata a partire dalla fine del mese di febbraio, per effetto dell'emergenza sanitaria Covid-19, a cui si aggiunge un calo della tariffa media e dei ricavi per servizi di costruzione. Si evidenzia che fino al verificarsi dell'emergenza sanitaria i ricavi sono stati superiori rispetto al 2019 per un andamento positivo del traffico nel primo bimestre.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* registrano una contrazione del 33,3% sul 2019. In particolare per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (-33,8%): i ricavi da passeggeri si riducono in misura leggermente superiore al calo del traffico passeggeri (-28,9%) per effetto dell'aggiornamento tariffario in vigore dal 1 gennaio 2020 che ha visto una contrazione delle tariffe legate a questa categoria di ricavi;
- Ricavi da Vettori (-17,0%): i ricavi da Vettori si riducono in misura lievemente inferiore rispetto al tonnellaggio totale per effetto dell'incremento della tariffa di approdo e decollo;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali (-30,2%): i ricavi si riducono per effetto della contrazione dei volumi di traffico e della revisione dei canoni dovuti per spazi e attrezzature operative accordati dal gestore per supportare gli operatori in questa fase di emergenza;
- Incentivi: il calo degli incentivi rispetto al 2019 (-34,2%) è legato alla riduzione del traffico incentivato;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: la riduzione (-61,4%) è da collegare ai minori investimenti rispetto all'analogo periodo dello scorso anno, tenuto conto anche della riprogrammazione degli interventi resa necessaria dall'emergenza sanitaria in corso.

2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION

2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. ass.	Var. %
Retail e Advertising	2.755	3.378	(623)	-18,4%
Parcheggi	2.658	3.663	(1.005)	-27,4%
Real Estate	605	602	3	0,5%
Servizi ai passeggeri	1.118	1.413	(295)	-20,9%
Ricavi per Servizi di Costruzione	1.314	369	945	256,1%
Altri Ricavi	762	687	75	10,9%
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	9.212	10.112	(900)	-8,9%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un calo pari all'8,9%, con una contrazione di tutte le principali voci di ricavo.

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

Retail e Advertising

La contrazione dei ricavi rispetto al 2019 (-18,4%) è dovuta all'emergenza Covid-19 che ha determinato una drastica riduzione dei volumi di traffico a causa della progressiva cancellazione dei voli sullo scalo, seguita dalla chiusura della quasi totalità degli esercizi commerciali (negozi e ristoranti) decretata dal DPCM dell'11 marzo 2020 e dalla progressiva riduzione della vendita di spazi pubblicitari. Tale situazione ha comportato un azzeramento della componente variabile, a cui si è aggiunta una riduzione dei canoni fissi accordata dal gestore ai subconcessionari per supportarli in questa fase di emergenza.

Parcheggi

Nel primo trimestre del 2020 i ricavi da parcheggi ed accessi viari hanno registrato una contrazione del 27,4% verso lo stesso periodo dello scorso anno, per effetto della progressiva cancellazione dei voli sullo scalo che ha portato ad un sostanziale azzeramento dei ricavi negli ultimi giorni di marzo.

Real Estate

I ricavi real estate sono in linea rispetto al primo trimestre 2019 grazie ad un impatto minimo dell'emergenza in corso su questo business.

Servizi ai passeggeri

Nel 1° trimestre 2020 i servizi ai passeggeri vedono una contrazione del 20,9% rispetto al 2019 per effetto sia dei servizi *premium (lounge e servizi accessori)* che degli autonoleggi, di cui si espone di seguito l'andamento.

Servizi premium

Nel primo trimestre del 2020 si registra per questo business una riduzione dei ricavi in linea con l'andamento del traffico passeggeri. A causa della progressiva cancellazione dei voli, la Business Lounge è stata chiusa al pubblico a partire dal 17 marzo 2020.

Subconcessione autonoleggiatori

I ricavi car rental registrano una contrazione sia della componente variabile che dei canoni fissi, quest'ultima accordata dal gestore ai subconcessionari per supportarli in questa fase di emergenza. Le attività degli autonoleggiatori non sono state sospese completamente in quanto deve essere garantito il servizio ai passeggeri che viaggiano sullo scalo di Bologna.

Ricavi per Servizi di Costruzione

L'incremento di questa voce (+256,1%) è da collegare ai maggiori investimenti destinati alla business unit rispetto all'analogo periodo dello scorso anno.

Altri ricavi: la crescita degli altri ricavi (+10,9%) è dovuta principalmente alla nuova gestione del liquido de-icing aeromobili, acquistato e gestito da ADB e venduto all'handler per lo svolgimento del servizio.

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	9.906	13.400	(3.494)	-26,1%
Ricavi per servizi non aeronautici	8.029	9.794	(1.765)	-18,0%
Ricavi per servizi di costruzione	2.757	4.104	(1.347)	-32,8%
Altri ricavi e proventi della gestione	119	191	(72)	-37,7%
RICAVI	20.811	27.489	(6.678)	-24,3%
Materiali di consumo e merci	(508)	(425)	(83)	19,5%
Costi per servizi	(4.730)	(5.013)	283	-5,6%
Costi per servizi di costruzione	(2.625)	(3.908)	1.283	-32,8%
Canoni, noleggi e altri costi	(1.418)	(1.885)	467	-24,8%
Oneri diversi di gestione	(794)	(765)	(29)	3,8%
Costo del personale	(6.537)	(7.145)	608	-8,5%
COSTI	(16.612)	(19.141)	2.529	-13,2%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	4.199	8.348	(4.149)	-49,7%
Ammortamento diritti di concessione	(1.643)	(1.500)	(143)	9,5%
Ammortamento altre attività immateriali	(302)	(273)	(29)	10,6%
Ammortamento attività materiali	(648)	(697)	49	-7,0%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(2.593)	(2.470)	(123)	5,0%
Accantonamento rischi su crediti	(225)	(25)	(200)	800,0%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(478)	(475)	(3)	0,6%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(4)	(94)	90	-95,7%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(707)	(594)	(113)	19,0%
TOTALE COSTI	(19.912)	(22.205)	2.293	-10,3%
RISULTATO OPERATIVO	899	5.284	(4.385)	-83,0%
Proventi finanziari	94	39	55	141,0%
Oneri finanziari	(101)	(299)	198	-66,2%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	892	5.024	(4.132)	-82,2%
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(273)	(1.477)	1.204	-81,5%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	619	3.547	(2.928)	-82,5%
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	0	0	0
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	619	3.547	(2.928)	-82,5%

Il primo trimestre del 2020 si chiude con un utile consolidato che si attesta a **619 mila Euro**, in calo dell'82,5% rispetto ai **3,5 milioni di Euro** del 2019. Il risultato negativo è stato determinato dalla contrazione del traffico dovuta all'emergenza Covid-19, con impatto su tutte le principali componenti del business a partire dalla fine di febbraio.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente calano del 24,3% rispetto al 2019 ed in particolare:

- i **ricavi per servizi aeronautici** calano del 26,1% per la contrazione del traffico e per l'aggiornamento tariffario;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** si riducono del 18,0% per l'andamento di tutte le componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** calano del 32,8% per minori investimenti realizzati nel settore aviation, non completamente compensati dai maggiori investimenti nel settore non aviation;

- altri **ricavi e proventi della gestione**: il calo del 37,7% rispetto al 2019 è dovuto principalmente a minori vendite di certificati di efficienza energetica.

I **costi** del periodo si riducono complessivamente del 13,2% sullo stesso periodo del 2019 a seguito della contrazione del traffico e all'attivazione di azioni di efficientamento messe in atto per ridurre l'impatto del calo dei volumi sulla redditività, con benefici tuttavia contenuti sul mese di marzo.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano un incremento (+19,5%) per l'acquisto diretto del liquido de-icing aeromobili, precedentemente oggetto del contratto con l'handler, compensato dal corrispondente ricavo di vendita;
- ✓ i **costi per servizi** sono inferiori (-5,6%) rispetto allo stesso periodo del 2019 in particolare grazie alla riduzione di alcuni servizi correlati al traffico (es. PRM, MBL, ecc.), al contenimento dei costi delle utenze conseguente al minore utilizzo di alcune aree del terminal e alla rimodulazione di alcuni contratti di servizi, con impatto tuttavia ancora minimo sul primo trimestre.
- ✓ i **costi per servizi di costruzione** calano del 32,8% per minori investimenti realizzati;
- ✓ la contrazione del 24,8% sul 2019 della voce **canoni, noleggi e altri costi** è dovuta principalmente al calo dei volumi di traffico in base ai quali vengono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza.
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** sono sostanzialmente in linea con l'anno precedente in quanto costi non direttamente correlati all'attività operativa.

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

Complessivamente il periodo gennaio-marzo 2020 evidenzia una contrazione del **Margine Operativo Lordo** (EBITDA) del 49,7% rispetto all'analogo periodo del 2019 per effetto di un rallentamento dei ricavi e di una maggiore rigidità dei costi, tenuto conto anche della struttura ad elevati costi fissi che contraddistingue i gestori aeroportuali.

Passando ai **costi di struttura**, gli ammortamenti crescono del 5% in coerenza con l'avanzamento del piano ammortamenti ed i nuovi investimenti del Gruppo mentre gli accantonamenti evidenziano una crescita del 19% prevalentemente per i maggior accantonamenti al fondo svalutazione crediti, considerata anche la crisi in atto.

La contrazione dei costi complessivi del 10,3% a fronte di una riduzione dei ricavi del 24,3% determina un calo del **Risultato Operativo (EBIT)** dell'83%: da 5,3 milioni di Euro dei primi tre mesi del 2019 a 900 mila Euro al 31 marzo 2020.

La **gestione finanziaria** chiude con un saldo negativo di 7 mila Euro contro -260 mila del primo trimestre 2019 grazie principalmente ai proventi da attualizzazione dei fondi e delle passività finanziarie per 82 mila Euro contro oneri di attualizzazione di 173 mila Euro del primo trimestre 2019 oltre alla riduzione degli interessi passivi bancari per effetto della riduzione del debito (-22 mila Euro).

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** del primo trimestre 2020 si attesta a 892 mila Euro contro 5 milioni di Euro del primo trimestre 2019 evidenziando una contrazione dell'82,2%.

In conseguenza del calo del risultato ante imposte si rileva la contrazione delle **imposte sul reddito** che si attestano a 273 mila Euro contro 1,5 milioni di Euro del primo trimestre 2019. Il **risultato netto** del periodo, interamente di competenza del Gruppo, si attesta a **619 mila Euro** contro 3,5 milioni di Euro del primo trimestre 2019.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	9.906	13.400	(3.494)	-26,1%
Ricavi per servizi non aeronautici	8.029	9.794	(1.765)	-18,0%
Altri ricavi e proventi della gestione	119	191	(72)	-37,7%
RICAVI RETTIFICATI	18.054	23.385	(5.331)	-22,8%
Materiali di consumo e merci	(508)	(425)	(83)	19,5%
Costi per servizi	(4.730)	(5.013)	283	-5,6%
Canoni, noleggi e altri costi	(1.418)	(1.885)	467	-24,8%
Oneri diversi di gestione	(794)	(765)	(29)	3,8%
Costo del personale	(6.537)	(7.145)	608	-8,5%
COSTI RETTIFICATI	(13.987)	(15.233)	1.246	-8,2%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	4.067	8.152	(4.085)	-50,1%
Ricavi per servizi di costruzione	2.757	4.104	(1.347)	-32,8%
Costi per servizi di costruzione	(2.625)	(3.908)	1.283	-32,8%
Margine Servizi di Costruzione	132	196	(64)	-32,7%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	4.199	8.348	(4.149)	-49,7%

Relativamente alla Capogruppo nella seguente tabella si riporta l'andamento mensile del **traffico passeggeri** e del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione per evidenziare l'incidenza del drastico calo di traffico e di redditività dovuto allo sviluppo pandemico nel mese di marzo e sui risultati dell'intero trimestre:

	GENNAIO 2020	FEBBRAIO 2020	1° BIMESTRE 2020	Var % vs 2019	MARZO 2020	Var % vs 2019
TRAFFICO PASSEGGERI	704.948	590.722	1.295.670	5,3%	100.001	-86,3%
CONTO ECONOMICO (in migliaia di Euro)	GENNAIO 2020	FEBBRAIO 2020	1° BIMESTRE 2020	Var % vs 2019	MARZO 2020	Var % vs 2019
RICAVI RETTIFICATI	7.885	6.851	14.736	5,4%	2.353	-71,3%
RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	4.129	3.733	7.862	2,1%	1.161	-74,5%
RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	3.696	3.059	6.755	9,1%	1.158	-66,8%
ALTRI RICAVI E PROVENTI DELLA GESTIONE	60	59	119	24,0%	34	-75,7%
COSTI RETTIFICATI	-5.168	-4.833	-10.001	9,6%	-3.174	-39,0%
COSTO DEL PERSONALE	-2.428	-2.283	-4.711	5,1%	-1.495	-35,8%
ALTRI COSTI OPERATIVI	-2.740	-2.550	-5.290	14,0%	-1.679	-41,6%
MOL RETTIFICATO	2.717	2.018	4.735	-2,7%	-821	n.s.
EBITDA MARGIN	34,5%	29,5%	32,1%	n.s.	-34,9%	n.s.

3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

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

in migliaia di Euro	al 31.03.2020	al 31.03.2019	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	4.120	8.185	(4.065)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	639	3.361	(2.722)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(3.018)	9.660	(12.678)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(57)	(220)	163
Variazione finale di cassa	(2.436)	12.801	(15.237)
Disponibilità liquide inizio periodo	29.253	15.762	13.491
Variazione finale di cassa	(2.436)	12.801	(15.237)
Disponibilità liquide fine periodo	26.817	28.563	(1.746)

Il **flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante** è stato pari a 4,1 milioni di Euro, in forte calo rispetto all'analogo periodo del 2019 (-4 milioni di Euro) in linea con l'andamento economico del trimestre illustrato nei paragrafi precedenti. Il capitale circolante ha assorbito risorse per 3,5 milioni in diminuzione rispetto al primo trimestre 2019 per effetto principalmente della contrazione dei crediti commerciali con conseguente **flusso di cassa delle attività operative nette** positivo per 0,6 milioni di Euro contro 3,4 milioni del 31 marzo 2019.

L'assorbimento di risorse generato **dalle attività di investimento** è stato di 3 milioni di Euro di investimenti esclusivamente infrastrutturali contro un flusso di cassa positivo di 9,7 milioni del primo trimestre 2019 per la scadenza di impieghi temporanei di liquidità per 13,4 milioni di Euro.

Infine, il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è stato negativo per 0,06 milioni di Euro per effetto esclusivamente del pagamento delle passività finanziarie per leasing.

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è stata negativa per 2,4 milioni di Euro contro un aumento di liquidità del primo trimestre 2019 di 12,8 milioni di Euro.

Di seguito si mostra il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo al 31 marzo 2020 a confronto con il 31 dicembre 2019 ed il 31 marzo 2019:

	<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2020	al 31.12.2019	al 31.03.2019	Variazione 31.03.2020 31.12.2019	Variazione 31.03.2020 31.03.2019
A	Cassa	24	26	25	(2)	(1)
B	Altre disponibilità liquide	26.793	29.227	28.538	(2.434)	(1.745)
C	Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	0	0	0
D	Liquidità (A)+(B)+(C)	26.817	29.253	28.563	(2.436)	(1.746)
E	Crediti finanziari correnti	501	501	75	0	426
F	Debiti bancari correnti	(115)	(28)	(144)	(87)	29
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(3.194)	(3.059)	(4.434)	(135)	1.240
H	Altri debiti finanziari correnti	(1.517)	(3.086)	(2.323)	1.569	806
I	Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	(4.826)	(6.173)	(6.901)	1.347	2.075
J	Posizione finanziaria corrente netta (I)-(E)-(D)	22.492	23.581	21.737	(1.089)	755
K	Debiti bancari non correnti	(11.518)	(11.643)	(14.567)	125	3.049
L	Obbligazioni emesse	0	0	0	0	0
M	Altri debiti non correnti	(1.322)	(1.437)	(1.742)	115	420
N	Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)	(12.840)	(13.080)	(16.309)	240	3.469
O	Posizione finanziaria netta (J)+(N)	9.652	10.501	5.428	(849)	4.224

La **Posizione Finanziaria Netta** del Gruppo al 31 marzo 2020 è pari a 9,6 milioni di Euro rispetto a 10,5 milioni del 31 dicembre 2019 (-0,8 milioni) e 5,4 milioni al 31 marzo 2019 (+4,2 milioni di Euro).

Rispetto al primo trimestre 2019, il miglioramento è dovuto all'incasso di attività finanziarie che al 31 marzo 2019 erano classificate nella attività finanziarie non correnti in quanto impieghi temporanei di liquidità con scadenza oltre i dodici mesi successivi.

La variazione negativa rispetto al 31 dicembre 2019 è dovuta alla riduzione delle disponibilità liquide sia per un effetto tipicamente stagionale dovuto al pagamento del canone di concessione del secondo semestre 2019 sia per la riduzione degli incassi conseguenti al calo del fatturato in atto.

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 <i>in migliaia di Euro</i>	al 31.03.2020	al 31.12.2019	al 31.03.2019	Var.	Var.
				31.03.2020 31.12.2019	31.03.2020 31.03.2019
-Crediti commerciali	12.341	15.464	16.289	(3.123)	(3.948)
-Crediti tributari	629	189	348	440	281
- Altri Crediti	5.840	5.014	5.718	826	122
-Rimanenze di magazzino	641	622	559	19	82
Subtotale	19.451	21.289	22.914	(1.838)	(3.463)
-Debiti commerciali	(15.408)	(18.537)	(17.131)	3.129	1.723
-Debiti tributari	(4.055)	(3.598)	(3.360)	(457)	(695)
-Altri debiti	(27.395)	(27.514)	(25.472)	119	(1.923)
Subtotale	(46.858)	(49.649)	(45.963)	2.791	(895)
Capitale circolante netto operativo	(27.407)	(28.360)	(23.049)	953	(4.358)
Immobilizzazioni	198.686	198.143	192.080	543	6.606
-Imposte differite attive	6.276	6.190	6.061	86	215
-Altre attività non correnti	13.630	13.624	17.721	6	(4.091)
Totale immobilizzazioni	218.592	217.957	215.862	635	2.730
- Fondi rischi, oneri e TFR	(19.469)	(19.229)	(18.345)	(240)	(1.124)
- Fondo imposte differite	(2.573)	(2.558)	(2.471)	(15)	(102)
-Altre passività non correnti	0	(136)	(168)	136	168
Subtotale	(22.042)	(21.923)	(20.984)	(119)	(1.058)
Capitale fisso operativo	196.550	196.034	194.878	516	1.672
Totale Impieghi	169.143	167.674	171.829	1.469	(2.686)

F O N T I <i>in migliaia di Euro</i>	al 31.03.2020	al 31.12.2019	al 31.03.2019	Var.	Var.
				31.03.2020 31.12.2019	31.03.2020 31.03.2019
Posizione finanziaria netta	9.652	10.501	5.428	(849)	4.224
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(87.862)	(67.009)	(83.396)	(20.853)	(4.466)
-Risultato dell'esercizio	(619)	(20.852)	(3.547)	20.233	2.928
Patrimonio Netto di Gruppo	(178.795)	(178.175)	(177.257)	(620)	(1.538)
Patrimonio Netto di Terzi	0	0	0	0	0
Totale Patrimonio Netto	(178.795)	(178.175)	(177.257)	(620)	(1.538)
Totale Fonti	(169.143)	(167.674)	(171.829)	(1.469)	2.686

La struttura patrimoniale del Gruppo al 31 marzo 2020 evidenzia un **capitale circolante netto operativo** negativo per 27,4 milioni di Euro contro 28,4 milioni alla chiusura dell'esercizio 2019 per effetto della riduzione dei debiti - prevalentemente commerciali - superiore alla riduzione dei crediti e delle altre attività correnti.

Rispetto al primo trimestre 2019 il capitale circolante netto operativo (-23 milioni di Euro) evidenzia un aumento di oltre 4 milioni di Euro dovuto prevalentemente alla significativa riduzione dei crediti e altre attività correnti tra le quali l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri.

Non si rilevano particolari variazioni del **capitale fisso operativo** pari a 196 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2019 mentre la crescita rispetto al 31 marzo 2019 (194,9 milioni di Euro) è dovuta all'avanzamento del piano investimenti del Gruppo al netto dei disinvestimenti degli impieghi di liquidità con scadenza oltre l'esercizio successivo.

Al 31 marzo 2020 il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo** è pari a 178,8 milioni di Euro a fronte di una **posizione finanziaria netta** positiva di 9,6 milioni di Euro.

L'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 30 aprile 2020, oltre all'approvazione del Bilancio 2019, ha accolto l'approccio prudenziale proposto dal Consiglio di Amministrazione al fine di sostenere la solidità patrimoniale e contenere gli impatti economico-finanziari derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19 e ha quindi deliberato la destinazione dell'utile dell'esercizio 2019 interamente a riserva.

3.4 INDICI

Gli Amministratori hanno ritenuto non significativi, tenuto conto dell'infrannualità, i principali indici economico/patrimoniali del Gruppo al 31 marzo 2020.

3.5 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati al 31 marzo 2020 è pari a 3,0 milioni di Euro, di cui 1,2 milioni di Euro per investimenti da Masterplan e il rimanente per investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

Di seguito si illustra lo stato di avanzamento dei principali investimenti di Masterplan:

- **Edificio Cargo:** sono stati avviati i lavori di realizzazione di un edificio dedicato ad un operatore specializzato; il cantiere è stato sospeso dal 22 marzo a seguito dei provvedimenti legati al Covid-19 e riaperto il 4 maggio u.s..
- **Nuova piazzola de-icing ed edificio:** sono stati conclusi nel 2019 i lavori di realizzazione della piazzola e dell'edificio de-icing, sono in fase di esecuzione alcuni interventi minori e accessori per completare l'intervento;
- **Sopraelevazione del parcheggio Express:** si è conclusa la progettazione esecutiva dell'ampliamento del Parcheggio Express e si è in attesa dell'avvio dei lavori di realizzazione;
- **Ampliamento Terminal:** si è conclusa la progettazione esecutiva dell'ampliamento del terminal esistente e la verifica del progetto esecutivo è stata positivamente completata a fine gennaio 2020, il progetto esecutivo è stato inviato ad Enac per approvazione;
- **Nuovo Parcheggio Multipiano:** si è conclusa la progettazione esecutiva per la costruzione di un parcheggio in prossimità dell'aerostazione; si è in attesa dell'approvazione del progetto da parte di ENAC.

Oltre agli investimenti da Masterplan, si sono avviati altri investimenti destinati all'operatività aeroportuale, al miglioramento del servizio offerto al passeggero e all'efficiamento dei processi aziendali; in particolare si segnalano:

- la fornitura di 3 nuove macchine radiogene di standard 3 previste da normativa e il connesso ampliamento dell'impianto BHS;
- interventi vari relativi all'*information technology*;
- realizzazione di nuovo quadro elettrico di bassa tensione per alimentare il Terminal.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo delle realizzazioni per interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali e degli impianti al 31 marzo 2020 è pari a 145 mila Euro

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. ass.	Var. %
Organico medio Equivalenti Full Time	472	477	-5	-1%
Dirigenti	9	10	(1)	-10%
Quadri	34	31	3	10%
Impiegati	338	338	0	0%
Operai	91	98	(7)	-7%

	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. ass.	Var. %
Organico medio	536	531	5	1%
Dirigenti	9	10	(1)	-10%
Quadri	34	31	3	10%
Impiegati	398	388	10	3%
Operai	95	102	(7)	-7%

Fonte: Elaborazione della Società

La riduzione dell'organico di 5 equivalenti full-time rispetto al primo trimestre 2019 è dovuto a minori assunzioni di risorse nelle aree operative (security e terminal) generalmente più correlate all'andamento del traffico.

Il costo

La riduzione dell'8,5% rispetto allo stesso periodo del 2019 deriva, oltre che dal calo di organico sopra descritto, dalle azioni messe in atto con l'obiettivo di contenere il più possibile il costo del lavoro, dal momento che rappresenta una delle principali voci di costo per il Gruppo, salvaguardando però al contempo gli attuali livelli occupazionali.

In particolare si è agito sullo smaltimento delle ferie arretrate, sul blocco del lavoro straordinario e, con decorrenza dal 21 marzo 2020, AdB ha avviato la Cassa Integrazione Straordinaria per tutti i dipendenti, con il mantenimento dei servizi minimi essenziali lato operativo e con una significativa riduzione delle attività degli altri dipendenti.

	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. ass.	Var. %
Costo del Lavoro	6.537	7.145	-608	-8,5%

LE RELAZIONI SINDACALI

In data 19 marzo 2020 è stato firmato con le OO.SS. l'accordo per la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per i dipendenti AdB, con parere favorevole della Regione Emilia Romagna. La Cassa Integrazione potrà avere una durata di 12 mesi e prevede un sistema di rotazione che viene applicato in base alla fungibilità delle mansioni e con criteri di equità.

LA FORMAZIONE DEL PERSONALE

Nel 1° trimestre 2020 la spesa in formazione è stata inferiore rispetto allo stesso periodo dello scorso anno per effetto della sospensione, a partire da metà marzo, dei corsi sia in-house che fuori sede a causa delle disposizioni ministeriali legate alla pandemia Covid-19.

In ottica di contenimento dei costi, si era già proceduto, a partire dalla fine di febbraio, a cancellare le attività formative non obbligatorie.

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 LA QUALITÀ

Il primo trimestre di quest'anno ha evidenziato risultati di qualità molto positivi e migliori rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Le rilevazioni quantitative e qualitative sono state svolte e concluse in maniera corretta e completa, nonostante l'emergenza sanitaria in corso. Tale emergenza e la conseguente riduzione del traffico, pur in un contesto operativo complesso, hanno tutttavio inciso positivamente su alcuni indicatori di qualità.

Il quadro delle performance che segue conferma il trend positivo già espresso nei periodi precedenti e in particolare la capacità di Aeroporto di Bologna di soddisfare le aspettative dei passeggeri nei diversi passaggi del passenger journey. Gli elementi che più contribuiscono a costruire la soddisfazione si ritrovano nell'informativa al passeggero e il *way finding*, nella cortesia e professionalità dello staff così come nel processo dei controlli di sicurezza.

Principali Indicatori di Qualità		I trimestre 2020	I trimestre 2019
Soddisfazione Complessiva	% passeggeri soddisfatti	99,9%	98,9%
Percezione complessiva sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	% passeggeri soddisfatti	98,8%	98,7%
Percezione sul livello pulizia generale	% passeggeri soddisfatti	99,9%	96,3%
Percezione sul livello pulizia e funzionalità toilette	% passeggeri soddisfatti	98,1%	90,2%
Attesa in coda al check-in	Tempo nel 90% dei casi	7'57"	11'48"
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	Tempo nel 90% dei casi	4'51"	5'08"
Tempo di riconsegna del primo/ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile (da sistema)	Primo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	21'59"	23'00"
	Ultimo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	28'59"	30'00"

Fonte: Elaborazione della Società

Anche nel quadro del programma *Airport Service Quality* di *ACI World*, Bologna ha mostrato una continuità nei risultati di soddisfazione. L'overall satisfaction infatti ha segnato un ottimo risultato (3,85), che è anche in crescita rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (3,80).

5 IL QUADRO NORMATIVO

5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023

L'anno 2020 rappresenta il primo anno del nuovo periodo regolatorio 2020-2023. Nel corso del 2019 la Capogruppo ha avviato le istruttorie con l'ENAC al fine della formalizzazione del Contratto di Programma per il quadriennio 2020-2023 e con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) per la determinazione delle "tariffe" aeroportuali per il medesimo quadriennio.

In data 16 gennaio 2020, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha adottato e pubblicato la delibera di conformità definitiva al modello tariffario di riferimento in relazione alla proposta dei diritti aeroportuali elaborata da AdB.

Si evidenzia che, a seguito della sospensione dei termini dei procedimenti amministrativi disposta dalla normativa di emergenza sanitaria (vedi infra), risulta sospeso anche l'iter di revisione dei nuovi Modelli tariffari ART, la cui conclusione, prevista per il 12 marzo 2020, è stata prorogata al 31 luglio 2020.

5.2 LA NORMATIVA DI EMERGENZA SANITARIA (PANDEMIA COVID-19) E LE RICADUTE SULLE GESTIONI AEROPORTUALI

L'evento pandemico ingenerato dal proliferare a livello mondiale del contagio da virus COVID-19 è stato definito dalla normativa di emergenza sanitaria nazionale quale fattispecie eccezionale ed imprevedibile (sussumibile nella "forza maggiore") e di grave turbamento per l'economia ai sensi dell'art. 107 del Trattato dell'Unione Europea. L'impatto diretto sul settore aereo è stato di grande rilevanza, con il blocco dei collegamenti internazionali, la chiusura di molti spazi aerei nazionali ed i provvedimenti di contenimento sociale emanati dal Governo italiano che hanno determinato la limitazione della circolazione e la chiusura degli esercizi commerciali anche all'interno dei Terminal aeroportuali. Lo scenario di medio periodo che ne deriva è, dunque, fortemente negativo, tenuto conto della fortissima contrazione del traffico e del quasi azzeramento dello stesso, registratosi da metà marzo 2020 e della, conseguente, riduzione dei ricavi delle società di gestione aeroportuali, le quali, ad oggi, non sono state ancora beneficiarie di specifiche misure di sostegno. L'unica misura di sostegno, anticipata da un Comunicato Stampa di Enac del 23 aprile 2020 che comunicava la sospensione del pagamento del canone di concessione aeroportuale, come misura a favore della ripartenza del comparto, commisurandone l'importo all'effettivo traffico 2020 con scadenza di versamento entro il 31 gennaio 2021, è stata formalizzata dal provvedimento Enac dell'11 maggio 2020 che, tuttavia, appare al momento non chiaro e di difficile interpretazione.

L'aeroporto di Bologna è annoverato nell'elenco del D.M. 112 del 12 marzo 2020, che dispone limitazioni relative all'operatività degli scali italiani, e la nota ENAC del 13 marzo lo designa quale aeroporto operativo e di riferimento per l'area del Centro Nord Italia, al fine di garantire il servizio pubblico essenziale di trasporto aereo.

La Società, nel quadro di incertezza normativa e nella complessità delle previsioni relative alla ripartenza del traffico aereo, ha assunto tutte le misure possibili per una riduzione dei costi di gestione, pur facendo fronte a tutti quelli di natura straordinaria necessari a garantire l'operatività dello scalo e la sicurezza del proprio personale oltre che delle attività aeroportuali svolte.

5.3 FONDO ANTINCENDI

L'art. 1, comma 1328, della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007) ha istituito il versamento a carico delle società di gestione aeroportuale italiane di somme, da calcolarsi proporzionalmente al proprio traffico aereo, con la finalità di abbattere i costi a carico dello Stato relativi all'erogazione del servizio antincendi aeroportuale (istituzione del c.d. Fondo Antincendi). Tale finalità è stata modificata dall'articolo 4, comma 3-bis, del Decreto Legge n. 185/2008, entrato in vigore in data 29.01.09, che ha spezzato il rapporto commutativo tra soggetti obbligati alla prestazione pecuniaria del c.d. Fondo Antincendi ed il beneficio derivante dalle attività finanziate, destinando il Fondo a scopi differenti da quelli primigeni legati al servizio antincendi aeroportuale.

A seguito dell'entrata in vigore, in data 1° gennaio 2016, dell'art.1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015 n. 208, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di Stabilità 2016)», il Legislatore ha, mediante decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, convertito, con modificazioni dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, introdotto la qualifica di "corrispettivi", con riferimento alle contribuzioni destinate al Fondo Antincendi. Quest'ultima previsione è stata oggetto di un giudizio di legittimità costituzionale, a seguito del rinvio operato dalle SS.UU. della Corte di Cassazione, mediante ordinanza motivata del 28 dicembre 2016. A partire dal 26 luglio 2018, ai sensi dell'art. 30 della legge n. 87 del 1953, la contestata norma dell'art. 1, comma 478 (L.208/2015), dichiarata illegittima, con la sentenza della Corte Costituzionale n. 167/2018, non può più avere applicazione.

Nel quadro giuridico di riferimento, deve, inoltre, menzionarsi l'importante sentenza della Cassazione a Sezioni Unite del primo febbraio 2019, n. 3162, che delinea una definitiva cornice di diritto entro la quale collocare e valutare la complessa fattispecie del Fondo Antincendi, in quanto è stata definitivamente accertata e dichiarata:

- la natura di tributo del contributo da versarsi;
- la giurisdizione competente tributaria.

Detta pronuncia della Cassazione richiama, inoltre, con una particolare rilevanza dal punto di vista dell'affermazione di un principio giuridico generale, il dispositivo della sentenza, passata in giudicato, della Commissione Tributaria Provinciale di Roma n. 10137/51/14, la quale ha accertato "la non debenza del tributo a decorrere dal 2009, a causa del venir meno dell'originario scopo legislativo ad opera dell'art. 4, comma 3 - bis, del D.L. n. 185 del 2008".

Nel corso del 2019 è stata, infine, emanata la sentenza della Commissione Tributaria Regionale Lazio n. 7164/2019 la quale, riprendendo tutti gli accertamenti di fatto e di diritto già compiuti dai diversi giudici aditi (Corte Costituzionale, Corte di Cassazione, CTP, ecc.) viene a delineare un compiuto quadro giuridico ed a definire la giurisprudenza tributaria in materia di trattamento del Fondo Antincendi.

Tale pronuncia risulta attualmente impugnata in Cassazione dalle Amministrazioni e dall'Avvocatura di Stato.

Si rimanda per ulteriori approfondimenti al capitolo Contenziosi.

5.4 ADDIZIONALE COMUNALE SUI DIRITTI DI IMBARCO DI PASSEGGERI SUGLI AEROMOBILI DA DESTINARE ALL'INPS

L'art. 26 del D.L. n. 4/2019 (Fondo di solidarietà trasporto aereo e sistema aeroportuale), convertito con modificazioni in L. 26/2019, ha posticipato al 1° gennaio 2020 il trasferimento all'INPS (gestione degli interventi assistenziali) della quota di 3 euro dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco (di cui all'art. 6-quater, c. 2 DL 7/2005), destinati fino al 31 dicembre 2018 al Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale.

5.5 NUOVA NORMATIVA SUL CD. "TERMINAL VALUE".

Dall'entrata in vigore del nuovo testo dell'art.703 del codice della navigazione così come novellato dall'art. 15-quinquies, comma 1, D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172, la Capogruppo ne ha approfondito i vari aspetti sia dal punto di vista legale che contabile-bilancistico e ha appurato tramite apposito parere legale che, stante la convenzione di concessione in

essere con Enac, la disciplina in materia di valore di subentro, rimborsi e indennizzi trova piena applicazione. Conseguentemente, ha applicato per la prima volta la normativa in materia di Terminal Value nel Bilancio 2019 cui si rimanda per ogni approfondimento.

5.6 DICHIARAZIONI DI CARATTERE NON FINANZIARIO

Il Gruppo, in conformità a quanto previsto dall'articolo 5, comma 3, lettera b, del D. Lgs. 254/2016, ha predisposto per il secondo anno consecutivo la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario che costituisce una relazione distinta. La dichiarazione consolidata di carattere non finanziario 2019, redatta secondo lo standard di rendicontazione "GRI Standards" è disponibile sul sito internet del Gruppo.

5.7 PRIVACY COMPLIANCE

La Capogruppo ha varato, il 25 maggio 2018, un apposito modello volto ad assicurare l'adeguata *compliance* aziendale al Regolamento Europeo n. 679/2016 c.d. GDPR (*General Data Protection Regulation*) ed il necessario adeguamento di organizzazione, processi, atti e procedure. Il modello viene attuato e sviluppato seguendo i principi enunciati, nel medesimo GDPR di *privacy by design* e *privacy by default*, per il tramite di un apposito organismo aziendale interfuzionale (Comitato Data Protection) costituito da specialisti interni. La Società procede all'aggiornamento periodico del proprio Registro dei trattamenti e dell'analisi del rischio al fine dell'adozione di adeguate misure di sicurezza. Sono condotti audit periodici per verificare la corretta *compliance* alla normativa di riferimento da parte del team del DPO. La Società ha rinnovato l'incarico al Data Protection Officer (DPO) nominato, sino al 2022.

5.8 CONTINUITA' DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA

Con provvedimento del Ministro dello Sviluppo Economico del 2 maggio 2017, pubblicato sulla G.U. 6 maggio 2017, n. 104, Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. è stata ammessa con effetto immediato alla procedura di amministrazione straordinaria e sono stati nominati tre Commissari Straordinari. Il tribunale di Civitavecchia ha dichiarato l'insolvenza di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. amministrazione straordinaria ("Alitalia SAI in as") con sentenza dell'11 maggio 2017. Successivamente, sulla G.U. 30 maggio 2017, n.124, è stato pubblicato il decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 12 maggio 2017 con il quale anche Alitalia Cityliner S.p.A. è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria ed è stato nominato lo stesso collegio commissariale di Alitalia.

La Capogruppo si è tempestivamente insinuata nell'ambito della procedura di amministrazione straordinaria per il credito maturato sino al 2 maggio 2017 pari ad 0,78 milioni di Euro, dei quali 0,66 milioni richiesti in via privilegiata ai sensi dell'art. 1023 n. 1 codice della navigazione e 0,12 milioni in chirografo. All'udienza per la verifica dello stato passivo fissata per il giorno 6 febbraio 2018, sono stati esaminati solo parte dei crediti del personale dipendente. Per l'esame dei crediti diversi, dopo diversi rinvii, era stata fissata l'udienza per il giorno 20 febbraio 2019, ma in tale data è giunta l'ennesima proroga a data da destinarsi.

Non risulta, allo stato, ancora formalizzato l'ammontare complessivo delle passività di Alitalia SAI ammesso alla procedura di a.s..

Finalmente in data 17 dicembre 2019 è stato depositato il decimo progetto di stato passivo il quale comprende anche la domanda di insinuazione presentata dalla Capogruppo; in tale sede è stato integralmente riconosciuto il privilegio per i diritti aeroportuali maturati negli ultimi mesi di attività prima della dichiarazione di insolvenza per 0,66 milioni di Euro.

Si deve, tuttavia, evidenziare in questa sede, che sulla scorta della normativa di emergenza sanitaria, di cui detto *infra*, si delinea una possibile ipotesi di nuova nazionalizzazione della compagnia aerea di bandiera. Difatti, parallelamente al fallimento degli ultimi tentativi di privatizzazione del vettore, il Governo italiano, ha fatto ricorso – mediante la disposizione dell'art. 79, comma 2 del c.d. decreto "Cura Italia"(DL del 17.3.2020 n. 18) – all'art. 107, comma 2, *lett.b* per poter ricapitalizzare, con 500 milioni di Euro, la nuova Alitalia in controllo pubblico, senza incorrere nel divieto comunitario di aiuti di stato, in ragione dell'evento eccezionale occorso. Detta ricapitalizzazione è comunque soggetta all'autorizzazione della Commissione Europea. Ora, si profila, dunque, all'orizzonte la costituzione di una nuova newco Alitalia, a partecipazione

totalitaria pubblica o comunque in controllo pubblico da parte del MEF, con ampi poteri del Commissario Straordinario anche in merito alla destinazione degli asset delle due società attualmente in amministrazione straordinaria. Tale scenario complica ulteriormente le sorti dell'insinuazione al passivo effettuata da Adb.

5.9 IRESA

L'**IRESA** – imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili – è stata istituita quale tributo dalla Regione Emilia-Romagna con la Legge Regionale 21/12/2012 n. 15. La norma istitutiva è stata successivamente sospesa a tempo indeterminato dalla Legge Regionale 20/12/2013 n. 28. Il 27 giugno 2019, la Legge Regionale n.8 ha apportato modifiche alla Legge istitutiva dell'IRESA definendone la decorrenza dal **1° gennaio 2020** e modificando la base imponibile del tributo, non più calcolata solo in base al peso massimo al decollo (MTOW) e al livello delle emissioni sonore dell'aeromobile, ma anche considerando la fascia diurna/notturna del movimento, la tipologia di propulsione (a elica o a getto) e la direzione di decollo e atterraggio degli aeromobili; quest'ultimo parametro applicativo del tributo, particolarmente complesso e non attualmente a disposizione del gestore aeroportuale, è ancora in corso di definizione e necessita di una ulteriore delibera della Giunta Regionale.

Dal 1° gennaio 2020 l'Iresa viene corrisposta dalle compagnie aeree con le modalità indicate nel documento contabile emesso dal gestore aeroportuale che poi riversa tali somme alla Regione Emilia Romagna secondo le modalità definite in un'apposita convenzione approvata con Delibera di Giunta Regionale n. 2410 del 19 dicembre 2019. La destinazione del gettito, al netto dei costi della convenzione suddetta, sarà volta al completamento dei sistemi di monitoraggio acustico e disinquinamento acustico e ad ulteriori investimenti e/o indennizzi per i residenti nelle zone A e B dell'intorno aeroportuale come definite dal decreto del Ministero dell'Ambiente del 31/10/1997. La deliberazione della Giunta Regionale dell'Emilia-Romagna n. 402/2020 stabilisce, in considerazione dell'emergenza sanitaria nazionale, il rinvio al 31 luglio degli adempimenti tributari relativi all'invio dei flussi informativi e ai riversamenti dell'IRESA da parte dei gestori aeroportuali.

5.10 BREXIT

Il 24 maggio 2019 è stata pubblicata sulla G.U. n.120 la Legge 20 maggio 2019 n.41 di conversione del Decreto Legge 25 marzo 2019, n.22 recante "Misure urgenti per assicurare sicurezza, stabilità finanziaria e integrità dei mercati, nonché tutela della salute e della libertà di soggiorno dei cittadini italiani e di quelli del Regno Unito, in caso di recesso di quest'ultimo dall'Unione europea" (c.d. Decreto Brexit).

L'articolo 17-ter, nell'introdurre disposizioni in materia di tariffe aeroportuali, prevede che si continuino ad applicare i corrispettivi UE anche ai passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali con destinazione Regno Unito, a condizioni di reciprocità, a partire dalla data della Brexit e fino alla data di entrata in vigore di un accordo globale che disciplini le prestazioni di servizi di trasporto con il Regno Unito o, in mancanza, fino al 30/03/2020.

Successivamente e, in particolare, il 29 gennaio 2020 l'Europarlamento ha ratificato il testo dell'accordo di recesso del Regno Unito dall'Unione Europea, ufficialmente avvenuto il **1° febbraio 2020**. Tale accordo regola il recesso britannico prevedendo un periodo transitorio che va dal 1° febbraio al **31 dicembre 2020**, nel quale, resta tutto invariato, riscossione dei diritti aeroportuali compresi. La normativa e le procedure UE in materia di libera circolazione delle persone, dei servizi, dei capitali e delle merci manterranno la propria vigenza nel Regno Unito e solo dal 1° gennaio 2021, **salvo diverso nuovo accordo**, il Regno Unito non sarà più parte del territorio doganale e fiscale (IVA e accise) dell'Unione Europea.

6 IL CONTENZIOSO

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

Fondo Antincendi

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

Il Tribunale di Roma, ad oggi, a seguito di una serie di rinvii e sospensioni occasionate dalla sistematica riassegnazione della causa a giudici differenti, non ha ancora precisato le proprie conclusioni e la prossima udienza, risulta, attualmente fissata per il 28.10.2020. Essendosi, tuttavia, affermata, nel corso degli anni, una consolidata giurisprudenza (ex pluris CTP Roma n. 10137/51/2014 – passata in giudicato - e CTP Roma n. 2517/2019) suggellata dalla pronuncia della Cassazione a Sezioni Unite del primo febbraio 2019, n. 3162 e, da ultimo, dalla Commissione Tributaria Regionale Lazio n. 7164/2019, che ha affermato: i) la natura di tributo di scopo della contribuzione al Fondo Antincendi, ii) la conseguente competenza del giudice tributario, iii) la non doverosità di tale tributo a decorrere dal 2009, a causa del venir meno dell'originario scopo legislativo, la Società resta in attesa di una definitiva pronuncia di incompetenza da parte del giudice civile adito.

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

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

La Società, al fine di ottenere, un diretto riconoscimento dei principi statuiti in maniera univoca dalla Corte di Cassazione e dalla CTP Roma, procederà a riassumere innanzi il giudice tributario, non appena procedibile, i giudizi attualmente pendenti innanzi il Tribunale di Roma (RG n. 22375/12). Parallelamente, anche nel corso del mese di gennaio 2020, sono state condotte, a più riprese, una serie di interlocuzioni con le Amministrazioni onde vagliare la possibilità di un accordo transattivo e di promuovere, da parte del Legislatore, la riscrittura della norma che mutò la finalità primigenia del Fondo. Allo stato non vi sono sviluppi rilevanti ed ENAC ha invitato le società di gestione aeroportuali a mantenere un approccio quanto più prudentiale, soprattutto con riferimento alle somme di contribuzione al Fondo VV.F. che abbiano avuto una copertura tariffaria.

Non si ravvisano, dunque, novità processuali – in assenza di una pronuncia che espliciti efficacia diretta nei confronti di AdB – o stragiudiziali, tali da determinare le condizioni tutte per una variazione rispetto al trattamento in bilancio della contribuzione al Fondo Antincendio.

Revocatoria Alitalia

La Società ha ricevuto, ad inizio maggio 2020, notifica dell'azione revocatoria proposta dal Commissario Straordinario di ALITALIA SAI in a.s.. Si tratta di una revocatoria fallimentare, ovvero della richiesta al Tribunale di rendere inefficaci, e conseguentemente ottenere la restituzione, dei pagamenti effettuati dalla compagnia aerea nel cd. periodo sospetto (segnatamente 1 novembre 2016-1 maggio 2017), ovvero 6 mesi prima della dichiarazione di insolvenza, da cui è scaturita l'ammissione all'amministrazione straordinaria.

La prima udienza, del relativo procedimento, è fissata per il 22 febbraio 2021. La Società, pur contestando il fondamento giuridico e stigmatizzando la tempistica di una tale azione, adotterà le appropriate misure di difesa giudiziale, onde efficacemente opporsi.

Contenzioso stragiudiziale - Riserve Società di progettazione TE2C

La Capogruppo ha ricevuto una richiesta per maggiori compensi da parte della Tecno Engineering 2C, società di ingegneria incaricata della progettazione del progetto "Ampliamento Terminal", assommante a circa 2,2 milioni di Euro. La Società non ritiene affatto legittima la richiesta della controparte contrattuale e sta svolgendo ogni istruttoria, a completamento di quanto già ampiamente agli atti, per adeguata controdeduzione e rigetto – per molteplici cause e ragioni – della richiesta così come pervenuta.

7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Rischi relativi alla pandemia Covid-19

L'emergenza sanitaria Covid-19 sta determinando impatti significativi sul settore aeroportuale: secondo dati diffusi da ACI Europe, gli scali europei hanno perso 235 milioni di passeggeri solo tra il 1° marzo e il 19 aprile 2020. Secondo stime della stessa ACI Europe, l'impatto della pandemia nel 2020 è destinato ad essere 14 volte superiore a quello dell'ultima crisi finanziaria globale, traducendosi in un drastico calo della redditività, nonché della disponibilità delle risorse finanziarie necessarie all'operatività aziendale.

Ad oggi rimangono di difficile stima gli effetti della pandemia sull'intero settore nel lungo termine, anche se sono possibili cambiamenti radicali degli attuali modelli di business. Si ritiene, inoltre, possibile che le conseguenze sul traffico passeggeri si protraggano anche oltre il 2020, considerando l'impatto «psicologico» dell'emergenza sulla propensione degli individui a viaggiare in aereo, il mantenimento o l'ulteriore inasprimento delle misure restrittive alla circolazione delle persone all'interno di ciascun Paese o tra i diversi Paesi ed aree geografiche e il mantenimento o l'ulteriore inasprimento di misure a tutela della salute (c.d. "distanziamento sociale") che riducono notevolmente la capacità dell'infrastruttura aeroportuale.

La riduzione del traffico in un orizzonte temporale di medio-lungo termine potrebbe compromettere la sostenibilità dell'attuale modello di business e influenzare la realizzazione del piano di sviluppo infrastrutturale dello scalo.

Tenuto conto della pervasività e delle incertezze derivanti dall'evoluzione della pandemia, tutti i rischi di seguito riportati possono risentire di queste tematiche.

Con riferimento alle informazioni richieste dall'art.2428, c.2, n.6 bis si segnala che il Gruppo detiene alcuni strumenti finanziari tuttavia tenuto conto dei criteri che guidano la scelta degli investimenti quali:

- la minimizzazione del rischio rispetto alla restituzione del capitale investito;
- la differenziazione degli Istituti di Credito;
- la durata temporale normalmente inferiore a due anni;
- il rendimento offerto,

il Gruppo ritiene limitati i **rischi finanziari** intendendo con questi i rischi di variazione di valore degli strumenti finanziari.

Per quanto riguarda il **rischio di cambio** il Gruppo non ne è soggetto in quanto non intrattiene rapporti in valuta.

Il **rischio liquidità**, tenuto conto dei rilevanti impegni di sviluppo infrastrutturale, potrebbe concretizzarsi nella difficoltà ad ottenere finanziamenti nella giusta tempistica ed economicità. Pur mantenendosi inalterato l'impegno di sviluppare le infrastrutture aeroportuali esistenti, il piano interventi è attualmente oggetto di rivalutazione in chiave strategica in seguito alla drastica riduzione del traffico. Al fabbisogno determinato dal piano interventi, seppur ridotto e rimodulato nelle tempistiche, a causa dell'attuale e straordinaria crisi economica e finanziaria si aggiunge l'esigenza di finanziare anche il ciclo del Capitale Circolante Netto. La Capogruppo sta lavorando per ottenere l'accesso a linee di credito e finanziamenti bancari, in ottica di adeguata provvista delle esigenze finanziarie del Gruppo, anche alla luce della pubblicazione del Decreto Liquidità del 9 aprile 2020. Relativamente all'eventuale mancato rispetto dei covenant sul mutuo a causa del peggioramento dei margini dovuti alla crisi in atto sono in corso interlocuzioni con l'Istituto di Credito erogatore dello stesso. Inoltre con la finalità di sostenere la solidità patrimoniale e contenere gli impatti economico-finanziari derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19, l'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 30 aprile 2020, oltre all'approvazione del Bilancio 2019, ha deliberato la destinazione dell'utile dell'esercizio 2019 interamente a riserva.

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**, il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 44%. 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 e in coerenza con i principi contabili IFRS 15 e IFRS 9 che rafforzano l'approccio di analisi *ex-ante*, piuttosto che di recupero del credito già sorto, nei processi di valutazione del rischio di credito.

Le politiche commerciali poste in essere dal Gruppo, con l'obiettivo di limitare l'esposizione, prevedono:

- richiesta di pagamenti immediati per le transazioni effettuate con i consumatori finali o con controparti occasionali (i.e. parcheggi);
- richiesta di pagamenti anticipati ai vettori occasionali o senza un adeguato profilo di credito o senza garanzie collaterali;
- richiesta di garanzia fidejussoria ai clienti subconcessionari.

La crisi economico-finanziaria in atto ha aumentato il rischio di credito per la generale carenza di liquidità delle imprese; tale maggior rischio è stato valutato nell'accantonamento al fondo svalutazione crediti al 31 marzo 2020 e sarà opportunamente monitorato e adeguato anche in funzione dell'andamento dei prossimi mesi e dei tempi della ripresa.

Per un approfondimento sui rischi del Gruppo si rimanda alla Relazione sulla Gestione del Bilancio 2019.

8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

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

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

- **EBITDA:** Earnings Before Interest, Taxation Depreciation, and Amortization, è definito dal management come risultato prima delle imposte dell'esercizio, dei proventi e oneri finanziari, dei proventi e oneri da partecipazione, degli ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni. Nello specifico coincide pertanto con il Margine Operativo Lordo (MOL). Si precisa che l'EBITDA non è identificato come misura contabile nell'ambito degli IFRS, pertanto deve essere considerato una misura alternativa per la valutazione dell'andamento economico del Gruppo. Poiché la determinazione di tale misura non è regolamentata dai principi contabili di riferimento per la predisposizione dei bilanci consolidati del Gruppo, il criterio applicato per la relativa determinazione e misurazione potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e pertanto tale dato potrebbe non essere comparabile con quello presentato da tali gruppi;
- **EBITDA Rettificato:** misura utilizzata dal management del Gruppo per monitorare e valutare l'andamento operativo ed economico del Gruppo. È calcolato sottraendo all'EBITDA il margine calcolato come differenza tra i ricavi di costruzione e i costi di costruzione che il Gruppo realizza in qualità di gestore dell'Aeroporto;
- **Posizione Finanziaria Netta:** la composizione della Posizione Finanziaria Netta è rappresentata in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81.

9 GARANZIE PRESTATE

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

in migliaia di Euro	al 31/03/2020	al 31/03/2019	Var.	Variaz. %
Fidejussioni	8.163	7.573	591	7,8%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	3.267	3.651	(384)	-10,5%
Totale garanzie prestate	22.303	22.096	207	0,9%

Al 31 marzo 2020, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 22,3 milioni di Euro e si riferiscono a:

- fidejussioni di cui le principali:
 - o a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (5,6 milioni di Euro);
 - o a favore dell'Agenzia delle Dogane di Bologna per depositi doganali vari della controllata Fast Freight Marconi Spa per complessivi 2,4 milioni di Euro;
- pegno sullo Strumento Finanziario Partecipativo emesso da Marconi Express Spa e sottoscritto dalla Capogruppo per un valore nominale di 10,87 milioni di Euro a garanzia delle obbligazioni di Marconi Express nei confronti degli Istituti di Credito finanziatori del progetto People Mover;

- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) pari al capitale residuo che alla data di chiusura del periodo risulta pari a 3,3 milioni di Euro.

Rapporti con società controllate e collegate e parti correlate

Relativamente ai rapporti intrattenuti nel corso del periodo con società controllate e collegate e con parti correlate, si rimanda a quanto scritto nell'apposito paragrafo delle note esplicative ai prospetti contabili consolidati al 31 marzo 2020.

10 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEI TRE MESI ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

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

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 aprile è stato attivo solo un collegamento per Roma Fiumicino, operato da Alitalia, che è stato effettuato giornalmente nella prima metà del mese ed ogni due giorni nella seconda metà del mese, con una conseguente contrazione del traffico di circa il 99,8% rispetto ad aprile 2019.

Complessivamente, il traffico dei primi 4 mesi del 2020 è stato pari a 1.396.034 passeggeri, con una riduzione di circa il 49% rispetto al 2019.

Andamento economico-finanziario e previbile evoluzione della gestione

L'incertezza relativa alla durata dell'emergenza sanitaria in corso ed alle sue future evoluzioni rendono difficile prevedere l'andamento del traffico e della situazione economico-finanziaria del Gruppo nei prossimi mesi, stimandosi per il secondo trimestre 2020 un andamento dei risultati economico-finanziari in ulteriore peggioramento, tenuto conto della sostanziale assenza di voli in aprile e maggio e di una programmazione dei voli ancora da definirsi per il mese di giugno.

Il vettore Ryanair, principale cliente del Gruppo, ha comunicato una prospettiva di ripresa del suo traffico aereo a partire dal trimestre luglio-settembre 2020 e, coerentemente a ciò, sull'aeroporto di Bologna, al momento i voli Ryanair risultano in vendita a partire da fine giugno. La compagnia Volotea ha annunciato l'avvio di un nuovo collegamento per Olbia a partire dal 3 luglio e sempre dai primi di luglio dovrebbe riprendere l'operatività di KLM. Diverse compagnie, tra cui Air France, Lufthansa e British Airways, indicano un riavvio parziale delle operazioni dal mese di giugno, mentre Emirates e Aeroflot al momento informano di operazioni in ripartenza dallo scalo bolognese solo dal mese di agosto. Le informazioni di cui sopra sono suscettibili di rettifiche, pervenendo frequenti aggiornamenti da parte dei vettori. In sintesi, alla data della presente relazione le tempistiche dell'iniziale ripresa del traffico sono ancora da determinarsi con precisione e tendono comunque ad una ripresa parziale dei voli del periodo estivo.

Per il comparto non aviation le prospettive sono altrettanto incerte e connotate da potenziali rischi di minori ricavi; oltre alla riduzione dei ricavi dei parcheggi e degli altri servizi direttamente correlati ai passeggeri, anche per i contratti di subconcessione delle aree e dei locali dei diversi operatori aeroportuali cd. aviation e non aviation sono state applicate scontistiche per talune categorie di operatori maggiormente inibite dalla decretazione d'urgenza nella loro operatività e dilazioni di pagamento a supporto dei clienti la cui attività è stata come detto significativamente impattata dalla contingenza ancora in essere. Si ipotizzano ulteriori confronti ed interazioni con le diverse categorie di clienti al fine di trovare un punto di equilibrio e di sostanziale equità, nella condivisione dei negativi impatti esterni non ascrivibili al comportamento o alla colpa di nessuna delle parti contrattuali, valutando le prospettive di una prossima, pur graduale ripresa. Al fine di disporre di ogni utile elemento di valutazione per la definizione di scontistiche adeguate all'incidenza ed alla durata della crisi Covid e di un'equa condivisione dei negativi impatti della contingenza transitoria, il Gruppo attende anche di valutare i provvedimenti legislativi dell'annunciato cd. Decreto Rilancio.

Sul fronte dei costi il Gruppo ha fin da subito avviato misure di riduzione dei costi esterni, grazie all'analisi dei contratti in essere, all'avvio di rinegoziazioni con buona fede ed equità con i fornitori, in ottica di condivisione del momento critico contingente, e alla sospensione di processi di acquisto di forniture non strategiche o non necessarie in momenti di brusco calo della domanda di traffico aereo. L'attività proseguirà, anche nel monitoraggio dei risultati, con valutazione di eventuali ulteriori iniziative e produrrà effetti prevalentemente a partire dal secondo trimestre dell'anno. Tuttavia vista la struttura del conto economico tipica dei gestori aeroportuali con elevata incidenza dei costi fissi, consentirà risparmi non direttamente proporzionali alla diminuzione dei volumi di vendita.

Anche sui costi del personale le azioni messe in atto avranno effetti principalmente dal mese di aprile in quanto il ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria è stato modesto nel mese di marzo sia perché ottenuta verso fine mese sia perché in primis sono state utilizzate altre mitigazioni del costo del lavoro (blocco degli straordinari, godimento delle ferie arretrate, ecc).

Dal punto di vista finanziario il Gruppo ha in corso il riesame delle tempistiche di realizzazione degli investimenti che non rivestono carattere di urgenza e la Capogruppo sta lavorando per ottenere l'accesso a linee di credito e finanziamenti bancari, in ottica di adeguata provvista delle esigenze finanziarie del Gruppo, anche alla luce della pubblicazione del Decreto Liquidità del 9 aprile 2020.

Con la finalità di sostenere la solidità patrimoniale e contenere gli impatti economico-finanziari derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19, l'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 30 aprile 2020, oltre all'approvazione del Bilancio 2019, ha deliberato la non distribuzione dei dividendi agli azionisti e la destinazione dell'utile dell'esercizio 2019 interamente a riserva.

Nonostante le azioni di mitigazione suesposte e tenuto conto delle difficoltà di stima degli impatti sui risultati economico-finanziari di un evento del quale non si conosce né la durata, né la portata complessiva, il Gruppo al momento ha ragione di ritenere che tale impatto sarà significativo, soprattutto in riferimento al primo semestre dell'anno in corso.

In questo contesto, è massima l'attenzione del Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa a far fronte alla sicurezza dei passeggeri e dei dipendenti, conformemente alla regolamentazione ed alle migliori pratiche per aziende analoghe, al mantenimento dei livelli occupazionali ed agli impegni presi in riferimento allo sviluppo infrastrutturale per superare questa fase di emergenza e riavviare l'aeroporto di Bologna verso la fase di ripresa e sviluppo bruscamente interrotta dalla pandemia.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 15 maggio 2020

Prospetti contabili consolidati al 31 Marzo 2020

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

Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 31.03.2020	al 31.12.2019
Diritti di concessione		177.297	176.184
Altre attività immateriali		2.222	2.276
Attività immateriali	1	179.519	178.460
Terreni, immobili, impianti e macchinari		14.435	14.951
Investimenti immobiliari		4.732	4.732
Attività materiali	2	19.167	19.683
Partecipazioni	3	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	4	12.595	12.586
Imposte differite attive	5	6.276	6.190
Altre attività non correnti	6	991	994
Altre attività non correnti		19.906	19.814
ATTIVITA' NON CORRENTI		218.592	217.957
Rimanenze di magazzino	7	641	622
Crediti commerciali	8	12.341	15.464
Altre attività correnti	9	6.469	5.203
Attività finanziarie correnti	10	501	501
Cassa e altre disponibilità liquide	11	26.817	29.253
ATTIVITA' CORRENTI		46.769	51.043
TOTALE ATTIVITA'		265.361	269.000

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 31.03.2020	al 31.12.2019
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		87.862	67.009
Risultato dell'esercizio		619	20.852
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	12	178.795	178.175
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	12	0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO		178.795	178.175
TFR e altri fondi relativi al personale	13	4.241	4.257
Imposte differite passive	14	2.573	2.558
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	9.777	9.524
Fondi per rischi e oneri	16	1.391	1.390
Passività finanziarie non correnti	17	12.840	13.080
Altri debiti non correnti		0	136
PASSIVITA' NON CORRENTI		30.822	30.945
Debiti commerciali	18	15.408	18.537
Altre passività	19	31.450	31.112
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	20	4.040	4.040
Fondi per rischi e oneri	21	20	18
Passività finanziarie correnti	22	4.826	6.173
PASSIVITA' CORRENTI		55.744	59.880
TOTALE PASSIVITÀ		86.566	90.825
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		265.361	269.000

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019
Ricavi per servizi aeronautici		9.906	13.400
Ricavi per servizi non aeronautici		8.029	9.794
Ricavi per servizi di costruzione		2.757	4.104
Altri ricavi e proventi della gestione		119	191
Ricavi	23	20.811	27.489
Materiali di consumo e merci		(508)	(425)
Costi per servizi		(4.730)	(5.013)
Costi per servizi di costruzione		(2.625)	(3.908)
Canoni, noleggi e altri costi		(1.418)	(1.885)
Oneri diversi di gestione		(794)	(765)
Costo del personale		(6.537)	(7.145)
Costi	24	(16.612)	(19.141)
Ammortamento diritti di concessione		(1.643)	(1.500)
Ammortamento altre attività immateriali		(302)	(273)
Ammortamento attività materiali		(648)	(697)
Ammortamenti e svalutazioni	25	(2.593)	(2.470)
Accantonamento rischi su crediti		(225)	(25)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(478)	(475)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(4)	(94)
Accantonamenti per rischi ed oneri	26	(707)	(594)
Totale Costi		(19.912)	(22.205)
Risultato operativo		899	5.284
Proventi finanziari	27	94	39
Oneri finanziari	27	(101)	(299)
Risultato ante imposte		892	5.024
Imposte dell'esercizio	28	(273)	(1.477)
Utile (perdita) d'esercizio		619	3.547
Utile (perdita) di terzi		0	0
Utile (perdita) di gruppo		619	3.547
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,02	0,10
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,02	0,10

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019
Utile (perdita) di esercizio (A)	619	3.547
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
<i>Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)</i>	0	0
<i>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	0	0
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	0	0
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	0	0
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	0	0
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	619	3.547
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	619	3.547

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.03.2020</i>	<i>al 31.03.2019</i>
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	892	5.024
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(132)	(196)
+ Ammortamenti	2.593	2.470
+ Accantonamento fondi	707	594
+ Oneri/(proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	(74)	173
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	81	87
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	33	0
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	20	33
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	4.120	8.185
Variazione rimanenze di magazzino	(19)	35
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	2.881	(2.042)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti (non finanziarie)	(1.249)	(1.391)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(3.129)	(1.880)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	(1.765)	806
Interessi pagati	(2)	(18)
Interessi incassati	2	2
Imposte pagate	0	0
TFR e altri fondi del personale pagati	(55)	(122)
Utilizzo fondi	(145)	(214)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	639	3.361
Acquisto di attività materiali	(148)	(169)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	3	0
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(2.873)	(3.571)
Corrispettivo da cessione di attività immateriali/diritti di concessione	0	0
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	0	0
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	0	0
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	0	13.400
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(3.018)	9.660
Incessi derivanti da emissione di azioni o altri titoli rappresentativi di capitale	0	0
Dividendi corrisposti	0	0
Finanziamenti ricevuti	0	0
Finanziamenti rimborsati	0	(128)
Pagamento quota capitale leasing	(57)	(92)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(57)	(220)
Variazione finale di cassa	(2.436)	12.801
Disponibilità liquide inizio periodo	29.253	15.762
Variazione finale di cassa	(2.436)	12.801
Disponibilità liquide fine periodo	26.817	28.563

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Riserva attività destinate alla vendita</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2018	90.314	25.683	6.310	36.437	(3.272)	(821)	1.132	0	17.927	173.710	0	173.710
Attribuzione del risultato esercizio 2018	0	0	0	566	0	0	17.361	0	(17.927)	0	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	0	0	0	3.547	3.547	0	3.547
Patrimonio netto al 31.03.2019	90.314	25.683	6.310	37.003	(3.272)	(821)	18.493	0	3.547	177.257	0	177.257

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Riserva attività destinate alla vendita</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2019	90.314	25.683	7.170	37.029	(3.272)	(988)	1.387	0	20.852	178.175	0	178.175
Attribuzione del risultato esercizio 2019	0	0	0	562	0	0	20.290	0	(20.852)	0	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	0	0	0	619	619	0	619
Patrimonio netto al 31.03.2020	90.314	25.683	7.170	37.591	(3.272)	(988)	21.677	0	619	178.795	0	178.795

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 del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna.
- la Società Fast Freight Marconi S.p.A. (di seguito FFM) è operativa nel business dell'*handling* merce e posta sull'aeroporto di Bologna. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna. E' soggetta all'attività di direzione e coordinamento della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..
- la Società TAG Bologna S.r.l. (di seguito TAG) è attiva nel business dell'aviazione generale come *handler* e come gestore delle relative infrastrutture dell'aeroporto di Bologna. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna. E' soggetta all'attività di direzione e coordinamento della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato intermedio al 31 Marzo 2020

Criteria di redazione

Il presente bilancio consolidato intermedio del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato intermedio del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per il trimestre chiuso al 31 marzo 2020 ed include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, limitatamente alle poste contenute nella Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata e i dati comparativi relativi al trimestre 1° gennaio 2019-31 marzo 2019, 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 e degli *Intangible Asset* costituiti dai Certificati Energetici, che sono iscritti al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale. Il Gruppo, infatti, ha valutato che, pur 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 migliaia di Euro, che è anche la valuta funzionale del Gruppo, e anche tutti i valori della presente Nota sono arrotondati alle migliaia di Euro se non diversamente indicato.

La pubblicazione del bilancio consolidato intermedio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per il trimestre chiuso al 31 marzo 2020 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 15 maggio 2020.

Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il Bilancio Consolidato Intermedio al 31 marzo presentato in forma sintetica è stato predisposto in conformità a quanto richiesto dallo IAS 34 "Bilanci Intermedi" fornendo le note informative sintetiche previste dal suddetto principio contabile internazionale eventualmente integrate al fine di fornire un maggior livello informativo ove ritenuto necessario. Il presente Bilancio Consolidato deve pertanto essere letto congiuntamente al bilancio consolidato dell'esercizio 2019 redatto in conformità ai Principi Contabili

Internazionali IFRS emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") e redatto considerando quale data di transizione agli IFRS (*First Time Adoption "FTA"*) il 1° gennaio 2012.

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio al 31 dicembre 2019 in quanto a far data dal 1° gennaio 2020 sono entrati in vigore nuovi emendamenti ai principi contabili internazionali che non hanno avuto impatto sul trimestre in esame.

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

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

Un'attività è corrente quando:

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

Tutte le altre attività sono classificate come non correnti.

Una passività è corrente quando:

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

Il Gruppo classifica tutte le altre passività come non correnti.

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

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

Area di consolidamento

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

Le tabelle seguenti riepilogano, con riferimento alle società controllate e alla società collegata, le informazioni al 31 marzo 2020 e al 31 dicembre 2019 e relativa denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

<i>Società controllate (in migliaia di euro)</i>	Valuta	Capitale Sociale	al 31.03.2020	al 31.12.2019
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	Euro	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l. Società Unipersonale	Euro	316	100,00%	100,00%

<i>Società collegate (in migliaia di euro)</i>	Valuta	Capitale Sociale	al 31.03.2020	al 31.12.2019
Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l.	Euro	50	24,00%	24,00%

Informativa relativa ai Settori Operativi

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

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

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

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

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

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

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

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

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020 Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2020 Non Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2020 Altro	Totale per il trimestre chiuso al 31.03.2020
Ricavi	11.599	9.212	0	20.811
Costi	(11.308)	(5.304)	0	(16.612)
Margine Operativo Lordo	291	3.908	0	4.199
Ammortamenti e svalutazioni	(1.597)	(996)	0	(2.593)
Accantonamenti	(554)	(153)	0	(707)
Risultato operativo	(1.860)	2.759	0	899
Proventi finanziari	0	0	94	94
Oneri finanziari	0	0	(101)	(101)
Risultato ante imposte	(1.860)	2.759	(7)	892
Imposte dell'esercizio	0	0	(273)	(273)
Utile (perdita) d'esercizio	(1.860)	2.759	(280)	619
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	619

La flessione dovuta agli impatti dell'emergenza Covid-19 sui margini della SBU Aviation del primo trimestre 2020 è maggiore rispetto alla SBU Non Aviation a causa della maggior rigidità dei costi di tale Business Unit.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2019 Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2019 Non Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2019 Altro	Totale per il trimestre chiuso al 31.03.2019
Ricavi	17.377	10.112	0	27.489
Costi	(14.467)	(4.674)	0	(19.141)
Margine Operativo Lordo	2.910	5.438	0	8.348
Ammortamenti e svalutazioni	(1.707)	(763)	0	(2.470)
Accantonamenti	(512)	(82)	0	(594)
Risultato operativo	691	4.593	0	5.284
Proventi finanziari	0	0	39	39
Oneri finanziari	0	0	(299)	(299)
Risultato ante imposte	691	4.593	(260)	5.024
Imposte dell'esercizio	0	0	(1.477)	(1.477)
Utile (perdita) d'esercizio	691	4.593	(1.737)	3.547
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	3.547

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

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31 03.2020 Aviation	al 31 03.2020 Non Aviation	al 31 03.2020 Altro	al 31 03.2020 Totale
Attività non correnti	164.945	33.926	19.721	218.592
Attività immateriali	160.814	18.705	0	179.519
Diritti di concessione	159.721	17.576	0	177.297
Altre attività immateriali	1.093	1.129	0	2.222
Attività materiali	4.024	15.143	0	19.167
Terreni, immobili, impianti e macchinari	4.024	10.411	0	14.435
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	107	78	19.721	19.906
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	12.595	12.595
Imposte differite attive	0	0	6.276	6.276
Altre attività non correnti	107	78	806	991
Attività correnti	11.213	7.023	28.533	46.769
Rimanenze di magazzino	357	284	0	641
Crediti commerciali	7.761	4.580	0	12.341
Altre attività correnti	4.702	552	1.215	6.469
Attività finanziarie correnti	0	0	501	501
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	26.817	26.817
Totale attività	177.765	39.342	48.254	265.361

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2019 Aviation	al 31.03.2019 Non Aviation	al 31.03.2019 Altro	Totale al 31.03.2019
Attività non correnti	162.708	29.477	23.677	215.862
Attività immateriali	156.661	14.362	0	171.023
Diritti di concessione	155.576	13.319	0	168.895
Altre attività immateriali	1.085	1.043	0	2.128
Attività materiali	5.976	15.081	0	21.057
Terreni, immobili, impianti e macchinari	5.976	10.349	0	16.325
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	71	34	23.677	23.782
Partecipazioni	0	0	43	43
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	16.207	16.207
Imposte differite attive	0	0	6.061	6.061
Altre attività non correnti	71	34	1.366	1.471
Attività correnti	17.437	4.733	29.382	51.552
Rimanenze di magazzino	347	212	0	559
Crediti commerciali	12.673	3.616	0	16.289
Altre attività correnti	4.417	905	744	6.066
Attività finanziarie correnti	0	0	75	75
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	28.563	28.563
Totale attività	180.145	34.210	53.059	267.414

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

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

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

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

Le voci residuali escluse dalla rendicontazione regolatoria sono state successivamente allocate secondo criteri gestionali. Riportiamo di seguito le principali differenze:

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

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

ATTIVITÀ

1. Attività Immateriali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 31 marzo 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2020	al 31.12.2019	Variazione
Diritti di concessione	177.297	176.184	1.113
Software, licenze e diritti simili	1.536	1.752	(216)
Altre attività immateriali	59	60	(1)
Altre attività immateriali in corso	627	464	163
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	179.519	178.460	1.059

Nel primo trimestre 2020, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 2,7 milioni di Euro di cui 2,6 milioni di Euro (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso dell'esercizio) principalmente dovuto a:

- lavori di realizzazione nuova area costituita da un nuovo edificio cargo con relative pertinenze per un operatore specializzato;
- lavori di ampliamento e modifica dell'impianto di trattamento dei bagagli in partenza (BHS) per adeguamento al livello di sicurezza "STANDARD 3" così come previsto dalla normativa vigente;
- altri lavori propedeutici all'ampliamento del terminal passeggeri.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 1,6 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione.

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento di 85 mila Euro relativo allo sviluppo di alcune piattaforme software e all'ammodernamento del Sistema GSTAR attraverso l'attivazione del modulo a servizio dell'impianto De Icing.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per sviluppi software non conclusi al 31 marzo 2020.

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

Alla luce della crisi Covid-19, già in fase di chiusura del bilancio 2019, il Gruppo ha valutato la necessità di effettuare un'ulteriore *sensitivity* sulle previsioni economico finanziarie 2018-2044 formulate dal Consiglio di Amministrazione ed utilizzate per l'effettuazione del test di *impairment* con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione al 31 dicembre 2019. La *sensitivity* ha consentito di valutare l'effetto di una eventuale riduzione dell'EBITDA nel prossimo triennio di quasi il 40%; dall'analisi è emerso che anche in tale ipotesi non si evidenzerebbero indicatori di *impairment*. Al 31 marzo 2020 il Gruppo ritiene che tale stima sia ancora adeguata e che quindi non si siano manifestate perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 31 marzo 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>In migliaia di Euro</i>	al 31.03.2020	al 31.12.2019	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.778	3.876	(98)
Macchinari, attrezzature e impianti	2.916	3.109	(193)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	2.078	2.147	(69)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	1.063	1.087	(24)
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	17.330	17.714	(384)
Terreni in leasing	1.623	1.732	(109)
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in leasing	0	2	(2)
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	18	11	7
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	196	224	(28)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	1.837	1.969	(132)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	19.167	19.683	(516)

Nel primo trimestre del 2020 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 0,15 milioni di Euro, e riguarda principalmente l'acquisto di arredi e di macchine elettroniche.

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 una perizia tecnica a supporto della valutazione del *fair value*. La perizia tecnica effettuata internamente dalla Capogruppo conferma che il valore di costo di iscrizione approssima, per natura e strategicità dell'investimento, il *fair value* del medesimo. Alla data di redazione del bilancio non si sono ravvisati indicatori di *impairment* su tali *asset*.

3. Partecipazioni

Le tabelle di seguito riportano il dettaglio delle partecipazioni al 31 marzo 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019; il valore e la composizione delle partecipazioni sono rimasti invariati.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 31.03.2020
Altre partecipazioni	44	0	0	0	44
TOTALE PARTECIPAZIONI	44	0	0	0	44

La composizione della voce in esame è la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 31.03.2020	al 31.12.2019	Variazione
Consorzio Energia Fiera District	14,3%	3	3	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
Bologna Welcome Srl	10%	41	41	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		44	44	0

4. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per il trimestre chiuso al 31 marzo 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi / Riclassifiche	Svalutazioni	al 31.03.2020
Credito da terminal Value	364	3	0	0	367
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Conti bancari vincolati/Buoni di risparmio	70	0	0	0	70
Altre attività finanziarie	1.279	6	0	0	1.285
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	12.586	9	0	0	12.595

Al 31 marzo 2020 la voce “Altre attività finanziarie non correnti” è formata da:

- 0,4 milioni di Euro di credito da Terminal Value per la quota parte dei corrispettivi per i servizi di costruzione/miglioramento resi dal Gruppo relativi agli investimenti nonché un’integrazione del corrispettivo per *performance obligation*, ai sensi dell’IFRS 15, sugli interventi effettuati sul fondo di rinnovo relativi al contratto di concessione. Tale credito per il Terminal Value corrisponde al valore attuale al 31 marzo 2020 del credito derivante dall’applicazione della normativa sul Terminal Value di cui al novellato art.703 cod. nav. (art.15 quinquies, comma 1, DL 16/10/2017 n.148 convertito con modificazioni dalla L.172/2017) che ha stabilito che, per gli investimenti in diritti di concessione, il gestore aeroportuale riceverà dal subentrante, alla scadenza della concessione, un importo, pari al valore residuo a tale data dell’investimento stesso così come degli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, entrambi calcolati secondo le regole della contabilità regolatoria;
- 10,9 milioni di Euro di strumento finanziario partecipativo in Marconi Express Spa, società concessionaria della realizzazione e gestione dell’infrastruttura di collegamento rapido su rotaia tra Aeroporto e Stazione Centrale di Bologna denominato People Mover. Tale strumento finanziario, sottoscritto in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro, è iscritto al 31 marzo 2020 per tale valore, corrispondente all’importo effettivamente versato ovvero al costo sostenuto a tale data. L’investimento in esame, oltre all’interesse strategico-operativo legato al miglioramento dell’accessibilità all’aeroporto, risponde all’obiettivo del Gruppo sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita dell’attività finanziaria. Ai sensi del principio contabile IFRS 9, trattandosi di strumento partecipativo di capitale, l’attività finanziaria è valutata al *fair value through profit or loss*. Nel caso di specie, considerata la difficoltà di misurazione del *fair value* di tale Strumento Finanziario Partecipativo, il Gruppo ha valutato di avvalersi dell’esenzione consentita per gli strumenti finanziari rappresentativi di capitale per i quali il *fair value* non può essere attendibilmente misurato. Conseguentemente, le valutazioni successive di tale SFP avvengono al costo e le eventuali riduzioni di valore, quantificate confrontando il valore contabile con il valore attuale dei flussi finanziari attesi attualizzati al tasso di mercato per strumenti simili, sono imputate a Conto Economico e non possono essere oggetto di ripristini di valore;
- 0,07 milioni di Euro alla voce “Conti bancari vincolati/Buoni di risparmio” relativi a un conto bancario vincolato presso il Banco BPM per il pagamento delle somme dovute sulle operazioni di introduzione e/o estrazione delle merci dal Magazzino di Temporanea Custodia dell’aeroporto di Bologna;
- 1,3 milioni di Euro di prodotti di capitalizzazione; il primo di 0,3 milioni di Euro di durata 5 anni e scadenza maggio 2021 e il secondo di 1 milione di Euro acquistato nel 2019, di durata 10 anni e scadenza nel 2029. Ai sensi del principio IFRS 9 tali attività sono classificate nella categoria degli “Held to collect – HTC”, in quanto rispondono all’esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali. Tuttavia nel caso di specie la scadenza è definita contrattualmente ma il rendimento è legato all’andamento di una gestione patrimoniale e quindi questi strumento finanziari sono valutati al *fair value through profit or loss*.

5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per il periodo chiuso al 31 marzo 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 31.03.2020
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	6.190	285	(199)	6.276

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 31 marzo 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2020	al 31.12.2019	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	185	184	1
Depositi cauzionali	88	88	0
Crediti tributari non correnti	718	722	(4)
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	991	994	(3)

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 31 marzo 2020 e 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2020	al 31.12.2019	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	604	519	85
Rimanenze di Prodotti finiti	37	103	(66)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	641	622	19

8. Crediti commerciali

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2020	al 31.12.2019	Variazione
Crediti commerciali	14.419	17.300	(2.881)
Fondo svalutazione	(2.078)	(1.836)	(242)
CREDITI COMMERCIALI	12.341	15.464	(3.123)

Al 31 marzo 2020 i crediti commerciali per 12,3 milioni di Euro sono esposti al netto del Fondo Svalutazione Crediti di 2 milioni di Euro. I crediti commerciali lordi evidenziano una contrazione, da 17,3 milioni al 31 dicembre 2019 a 14,4 milioni di Euro legata prevalentemente al calo del fatturato conseguente alla contrazione del traffico dovuta alla pandemia Covid-19. La crescita del fondo svalutazione crediti è dovuta sia alle svalutazioni operate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso, la cui probabilità di recupero è diminuita nel periodo in esame sia per la svalutazione applicata sulla massa creditoria residuale, suddivisa in categorie di clienti e per classi di scaduto, in applicazione del metodo parametrico semplificato consentito dall'IFRS9 alle società con un portafoglio clienti diversificato e parcellizzato.

La movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti è stata la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.03.2020
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.836)	(242)	0	0	(2.078)

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 31 marzo 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2020	al 31.12.2019	Variazione
Credito IVA	629	182	447
Altri crediti tributari	0	7	(7)
Crediti verso il personale	64	83	(19)
Altri crediti	5.776	4.931	845
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	6.469	5.203	1.266

L'aumento del credito Iva è da attribuire principalmente alla contrazione delle operazioni attive registrata dalla fine del mese di febbraio e per tutto il mese di marzo 2020.

Nel dettaglio la voce "altri crediti" è formata da:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2020	al 31.12.2019	Variazione
Ratei e Risconti attivi	1.050	327	723
Anticipi a fornitori	599	61	538
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	298	19	279
Crediti per addizionale comunale	3.973	4.799	(826)
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(722)	(763)	41
Crediti per Iresa	234	0	234
Altri crediti correnti	344	488	(144)
TOTALE ALTRI CREDITI	5.776	4.931	845

La crescita della voce "ratei e risconti attivi" è legata alla stagionalità del periodo mentre l'aumento della voce "anticipi a fornitori" è dovuto ad un'operazione di trasporto della merce di un volo con carico sanitario operato nel mese di aprile, per la quale la controllata FFM ha anticipato il pagamento a seguito di incasso anticipato ricevuto dal cliente e classificato alla voce "altri debiti correnti".

La posta indicata come "fondo svalutazione altri crediti correnti" accoglie il fondo svalutazione crediti per addizionale comunale ottenuto 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 o che contestano l'addebito.

Questa posta:

- riveste un carattere esclusivamente patrimoniale,
- è priva di accantonamenti a Conto Economico,
- è stata riclassificata a deconto dei rispettivi crediti per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero e si è movimentata come illustrato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 31.03.2020
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(763)	0	41	0	(722)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(763)	0	41	0	(722)

Infine, la voce credito per Iresa è dovuta alla fatturazione ai vettori, per conto della Regione Emilia-Romagna a far data dal 1° gennaio 2020 del nuovo tributo regionale denominato Iresa - Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili – il cui incasso è interamente versato alla Regione stessa.

10. Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 31 marzo 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2020	al 31.12.2019	Variazione
Conti vincolati	500	500	0
Altri crediti finanziari	1	1	0
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	501	501	0

Al 31 dicembre 2019 questa voce è costituita da un certificato di deposito di 500 mila Euro sottoscritto nel 2019 e con scadenza a ottobre 2020. Anche questa categoria di investimenti finanziari risponde all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali. Ai sensi dell'IFRS 9 sono classificati nella categoria degli "Held to collect – HTC". La scadenza contrattualmente definita, il tasso di rendimento definito e calcolato sul nozionale consentono il superamento del test SPPI e quindi la valutazione al costo ammortizzato.

11. Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2020	al 31.12.2019	Variazione
Depositi bancari e postali	26.793	29.227	(2.434)
Denaro e valori in cassa	24	26	(2)
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	26.817	29.253	(2.436)

La voce "depositi bancari e postali" è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari.

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 31 marzo 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2020	al 31.12.2019	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	87.862	67.009	20.853
Risultato dell'esercizio	619	20.852	(20.233)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	178.795	178.175	620

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 31 marzo 2020 ammonta a Euro 90.314.162, risulta interamente versato ed è formato da n. 36.125.665 azioni ordinarie prive di valore nominale.

Si riportano di seguito le informazioni alla base del calcolo dell'utile base e diluito per azione:

in unità di euro	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	619.478	3.547.111
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	0,02	0,10
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,02	0,10

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo Consolidato

Si precisa che per il Gruppo ADB l'utile per azione base e l'utile per azione diluito al 31 marzo 2020 così come al 31 marzo 2019 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 31 marzo 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

in migliaia di euro	al 31.03.2020	al 31.12.2019	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	7.170	7.170	0
Riserva straordinaria	37.591	37.029	562
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/perdite portati a nuovo	21.677	1.387	20.290
Riserva OCI	(988)	(988)	0
TOTALE RISERVE	87.862	67.009	20.853

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è stata costituita quanto a:

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

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

La riserva straordinaria risulta incrementata per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio 2019 della controllata FFM.

La riserva Utili/perdite portati a nuovo si incrementa per effetto:

- degli utili/perdite derivanti dalle scritture las delle società controllate;
- della destinazione del risultato dell'esercizio precedente della controllata Tag;
- del risultato dell'esercizio precedente della Capogruppo in attesa della destinazione deliberata dall'Assemblea dei Soci del 30 aprile 2020.

La riserva OCI non presenta variazioni rispetto al 31 dicembre 2019 in quanto il Gruppo ha valutato di procedere all'attualizzazione del TFR e degli altri fondi relativi al personale secondo quanto previsto dallo IAS 19 revised, solo nei bilanci semestrali e annuali

13. TFR e altri fondi relativi al personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del TFR e altri fondi relativi al personale al 31 marzo 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2020	al 31.12.2019	Variazione
TFR	4.054	4.088	(34)
Altri fondi relativi al personale	187	169	18
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.241	4.257	(16)

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.03.2020
TFR	4.088	4	16	(55)	0	4.054
Altri fondi relativi al personale	169	16	0	0	0	187
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.257	20	16	(55)	0	4.241

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

14. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 31 marzo 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.03.2020
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.558	15	0	2.573

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 del fondo nel primo trimestre 2020:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.03.2020
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI NON CORRENTE	9.524	398	0	(145)	9.777

Gli incrementi del periodo ammontano a complessivi 0,4 milioni di Euro, di cui 0,5 milioni classificati nella voce accantonamenti del conto economico al netto di 0,1 milioni di Euro tra i proventi finanziari da attualizzazione.

Gli utilizzi del fondo ammontano a 0,1 milioni di Euro e sono esposti nel fondo di rinnovo infrastrutture corrente (nota 20).

Al 31 marzo 2020 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo ammonta a 11,5 milioni di Euro.

16. Fondi per rischi e oneri (non corrente)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi per rischi ed oneri per il trimestre chiuso al 31 marzo 2020:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 31.03.2020
Fondo rischi per contenziosi in corso	978	1	0	979
Altri fondi rischi e oneri	412	0	0	412
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	1.390	1	0	1.391

Passività potenziali

In riferimento all'atto di notifica d'invito del Comune di Bologna, ricevuto il 10 febbraio 2020, ad una diversa classificazione catastale di alcuni immobili - rispetto a quanto convenuto con l'Amministrazione sin dal 2007 - con conseguente impatto sull'imposta IMU degli ultimi esercizi ed a seguito del quale nel Bilancio 2019 è stato iscritto un fondo rischi di 215 mila Euro, gli amministratori, tenuto conto degli argomenti di fatto e di diritto eccezionali condivisi con i propri consulenti fiscali, hanno ritenuto di qualificare la passività potenziale come possibile per un ulteriore ammontare stimato in Euro 288 mila e quindi di includere opportuna informativa in Nota.

In data 26 luglio 2016, in esito ad una verifica ispettiva generale avviata il 18 maggio 2016 sull'annualità 2013 della Capogruppo, l'Agenzia delle Entrate di Bologna ha redatto un P.V.C. portante un presunto disconoscimento della deducibilità IRES della perdita di 5 milioni di Euro derivante dall'escussione della garanzia fideiussoria rilasciata nel 2007 da AdB agli istituti di credito finanziatori di SEAF, Società di Gestione dell'Aeroporto di Forlì, società dichiarata fallita nel 2013.

Gli Amministratori, tenuto conto degli argomenti di fatto e di diritto che la Capogruppo ha formalizzato nelle apposite memorie argomentative all'Agenzia delle Entrate circa le ragioni economiche e quindi fiscali delle scelte operate, hanno ritenuto di qualificare la passività come potenziale ed includere solo opportuna informativa in Nota.

In relazione, infine, alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia il Gruppo ha valutato la passività potenziale legata al rischio di revocatoria sui crediti incassati nei sei mesi antecedenti la procedura, per un importo pari a 1,49 milioni di Euro al netto dell'addizionale comunale. Alla data di redazione del presente documento, e specificatamente tenuto conto delle informazioni note e degli elementi di difesa eccezionali a fronte dell'azione avanzata (rif. Relazione sulla Gestione), gli Amministratori hanno ritenuto di darne opportuna informativa in Nota senza procedere, data l'insussistenza nel caso di specie dei presupposti per l'azione da parte del creditore, ad alcun accantonamento e nel contempo di proseguire l'attento monitoraggio della situazione del vettore.

17. Passività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti al 31 marzo 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2020	al 31.12.2019	Variazione
Mutui - parte non corrente	11.518	11.643	(125)
Passività finanziarie non correnti per leasing	1.322	1.437	(115)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	12.840	13.080	(240)

Al 31 marzo 2020 la parte non corrente dei mutui ovvero le quote a medio - lungo termine dei finanziamenti sottoscritti dal Gruppo ed in essere a tale data, ammonta a 11,5 milioni di Euro ed il decremento intervenuto nel periodo è dovuto alla riclassifica della rata del mutuo in scadenza il 31 marzo 2020 nelle passività finanziarie correnti (voce 22). Al 31 marzo 2020 la passività complessiva per mutui non è variata rispetto al 31 dicembre 2019 (14,7 milioni di Euro, di cui 11,5 milioni alla voce in esame, Mutui - parte non corrente, e 3,2 milioni alla voce Mutui - parte corrente).

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 31 marzo 2020:

Istituto Finanziario erogante	Debito	Tasso di interesse applicato	Rate	Scadenza	Covenant
Intesa San Paolo S.p.A.	Mutuo	Tasso fisso del 3%	Semestrali	2024	Si
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 0,9%	Trimestrali	2026	No

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

Con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento della Società, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 31 marzo 2020 il Gruppo non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori. Sono inoltre in atto interlocuzioni con Banca Intesa relativamente all'eventuale mancato rispetto dei covenant sul mutuo a causa del peggioramento dei margini dovuti alla crisi in atto.

La voce "passività finanziarie non correnti per leasing" per 1,3 milioni di Euro attiene ai canoni contrattualmente dovuti e con scadenza oltre i 12 mesi successivi, per il diritto d'uso di beni di terzi iscritti nell'attivo immobilizzato dal 1° gennaio 2019 in applicazione dell'IFRS 16.

Si riporta, infine, la tabella richiesta dalle modifiche allo IAS 7 - Rendiconto Finanziario al fine di una migliore informativa sulla movimentazione delle passività finanziarie:

<i>in migliaia di euro</i>	31/12/2019	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/Riclassifiche	31/03/2020
Finanziamenti - quota corrente	3.059	0	0	135	3.194
Passività per leasing - quota corrente	521	(57)	4	117	585
Finanziamenti - quota non corrente	11.643	0	0	(125)	11.518
Passività per leasing - quota non corrente	1.437	0	6	(121)	1.322
Totale	16.660	(57)	10	6	16.619

18. Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debiti commerciali	15.408	18.537	(3.129)
DEBITI COMMERCIALI	15.408	18.537	(3.129)

Al 31 marzo 2020 i debiti commerciali ammontano a 15,4 milioni di Euro, in calo rispetto al 31 dicembre 2019 per effetto della stagionalità e della riduzione dei costi del trimestre in esame.

19. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 31 marzo 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debiti tributari correnti	4.055	3.598	457
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	4.484	4.708	(224)
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	15.976	17.669	(1.693)
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	6.935	5.137	1.798
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	31.450	31.112	338

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

i. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 31 marzo 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debiti per imposte dirette	2.965	2.620	345
Altri debiti tributari	1.090	978	112
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	4.055	3.598	457

La crescita di questa voce è dovuta prevalentemente al maggior debito per la stima delle imposte dirette del trimestre in esame.

ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti al 31 marzo 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	916	1.030	(114)
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	2.339	2.365	(26)
Debiti verso istituti di previdenza	1.229	1.313	(84)
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	4.484	4.708	(224)

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:

- 14,5 milioni di Euro (14,2 milioni al 31 dicembre 2019) in relazione al debito relativo al servizio antincendio così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009. Per approfondimenti si rimanda a quanto indicato dagli Amministratori nella relazione sulla gestione del Bilancio 2019;
- 1,5 milioni di Euro (3,5 milioni al 31 dicembre 2019) quale debito per canone variabile 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 31 marzo 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debiti per addizionale comunale e Iresa	3.486	4.036	(550)
Altri debiti correnti	2.539	1.018	1.521
Ratei e risconti passivi correnti	910	83	827
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	6.935	5.137	1.798

La voce principale è costituita dal debito per addizionale comunale e, dal 1° gennaio 2020 per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 31 marzo, per 3,5 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale comunale e per Iresa relativa ai crediti incassati dai vettori, ma non ancora versata agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 22).

La voce "altri debiti correnti" include i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi. La crescita rilevante è dovuta ad un'operazione di trasporto della merce di un volo con carico sanitario operato nel mese di aprile, per la quale la controllata FFM ha anticipato il pagamento a seguito di incasso anticipato ricevuto dal cliente e classificato appunto nella voce in esame. Infine, 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 corrente per il trimestre in esame.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.03.2020
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI CORRENTE	4.040	0	(145)	145	4.040

Si rimanda alla nota 15 per l'informativa complessiva sul fondo in oggetto.

21. Fondi per rischi e oneri (correnti)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi per rischi ed oneri correnti per il trimestre in esame:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti	Altri incrementi	al 31.03.2020
Fondo arretrati lavoro dipendente	18	2	0	20
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	18	2	0	20

La voce attiene all'accantonamento al fondo arretrati lavoro dipendente che, nelle more del rinnovo del CCNL di Assohandlers, scaduto il 30 giugno 2017, scaturisce dalla stima della passività per Una Tantum/arretrati lavoro dipendente del periodo in esame della controllata FFM.

22. Passività finanziarie correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Passività finanziarie correnti per il primo trimestre 2020 e relativo confronto al 31 dicembre 2019.

<i>In migliaia di euro</i>	al 31.03.2020	al 31.12.2019	Variazione
Mutui – parte corrente	3.194	3.059	135
Debiti per addizionale comunale e Iresa	932	2.565	(1.633)
Passività finanziarie correnti per leasing	585	521	64
Altri debiti finanziari correnti	115	28	87
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	4.826	6.173	(1.347)

Per il dettaglio delle voci Mutui - parte corrente e altri debiti finanziari correnti si rimanda a quanto illustrato alla voce 17 Passività Finanziarie non correnti nella quale sono analiticamente esposti i finanziamenti sottoscritti dal Gruppo in essere al 31 marzo 2020 oltre alla loro movimentazione nell'esercizio.

I debiti per addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri e per Iresa si riferiscono alla quota incassata dai vettori e riversata agli Enti creditori nel mese di aprile 2020.

Infine, le passività finanziarie per leasing attengono alla quota corrente dei canoni dovuti per il diritto d'uso di beni di terzi iscritti nell'attivo immobilizzato dal 1° gennaio 2019 in applicazione dell'IFRS 16.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Sono di seguito dettagliate le principali voci del conto economico al 31 marzo 2020, comparate con quelle rilevate al 31 marzo 2019.

RICAVI

23. Ricavi

Si riportano le tabelle di dettaglio dei ricavi per i trimestri chiusi al 31 marzo 2020 e 2019 In relazione all'andamento dei quali si rimanda a quanto più analiticamente commentato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	9.906	13.400	(3.494)
Ricavi per servizi non aeronautici	8.029	9.794	(1.765)
Ricavi per servizi di costruzione	2.757	4.104	(1.347)
Altri ricavi e proventi della gestione	119	191	(72)
TOTALE RICAVI	20.811	27.489	(6.678)

La riclassificazione dei ricavi del Gruppo secondo le famiglie di ricavi definite dall'IFRS 15 è esposta nella seguente tabella:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Variazione
Diritti aeroportuali	8.745	11.876	(3.131)
Parcheggi	2.658	3.663	(1.005)
Ricavi per servizi di costruzione	2.757	4.104	(1.347)
Altri	2.385	2.770	(385)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	16.545	22.413	(5.868)

La riconciliazione tra ricavi per revenue stream IFRS 15 e ricavi totali (nota 24 del Conto Economico) è esposta nella seguente tabella:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Variazione
Diritti aeroportuali	8.745	11.876	(3.131)
Parcheggi	2.658	3.663	(1.005)
Ricavi per servizi di costruzione	2.757	4.104	(1.347)
Altro	2.385	2.770	(385)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	16.545	22.413	(5.868)
Subconcessioni locali commerciali e non	4.255	5.050	(795)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	4.255	5.050	(795)
Ricavi NO IFRS 15	11	26	(15)
TOTALE RICAVI	20.811	27.489	(6.678)

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per i trimestri chiusi al 31 marzo 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	132	230	(98)
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	200	299	(99)
Ricavi da diritti aeroportuali	11.492	16.165	(4.673)
Ricavi da corrispettivo PRM	924	1.248	(324)
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(3.750)	(5.697)	1.947
Servizi di handling	497	618	(121)
Altri ricavi aeronautici	411	537	(126)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	9.906	13.400	(3.494)

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	5.132	7.950	(2.818)
Diritti di approdo, decollo e sosta	4.028	4.756	(728)
Diritti per sicurezza passeggeri	1.645	2.537	(892)
Diritti per controllo bagagli stiva	541	720	(179)
Diritti di imbarco e sbarco merci	163	202	(39)
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	(17)	0	(17)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	11.492	16.165	(4.673)

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per i trimestri chiusi al 31 marzo 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Variazione
Subconcessione locali e aree	3.681	4.362	(681)
Parcheggi	2.658	3.663	(1.005)
Altri ricavi commerciali	1.690	1.769	(79)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	8.029	9.794	(1.765)

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Variazione
Biglietteria	6	10	(4)
Marconi Business Lounge	486	684	(198)
Pubblicità	413	424	(11)
Ricavi commerciali diversi	785	651	134
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	1.690	1.769	(79)

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 2,8 milioni di Euro al 31 marzo 2020 contro 4,1 milioni di Euro al 31 marzo 2019.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per i trimestri chiusi al 31 marzo 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	119	191	(72)
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	119	191	(72)

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 trimestri chiusi al 31 marzo 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Variazione
Beni e materiali di consumo	295	124	171
Materiali di manutenzione	47	64	(17)
Carburanti e gasolio	166	237	(71)
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	508	425	83

Questa categoria evidenzia un aumento ascrivibile prevalentemente al liquido de-icing per aeromobili non acquistato nel primo trimestre 2019 in quanto precedentemente oggetto del contratto con l'handler che presta il servizio de-icing sullo scalo.

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per i trimestri chiusi al 31 marzo 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Variazione
Spese di manutenzione	1.148	1.175	(27)
Utenze	480	530	(50)
Pulizie e servizi assimilati	517	511	6
Prestazioni di terzi	1.559	1.753	(194)
Servizi MBL	58	79	(21)
Pubblicità, promozione e sviluppo	164	153	11
Assicurazioni	263	218	45
Prestazioni professionali e consulenze	337	306	31
Compensi e rimborsi organi statuari	235	216	19
Altri costi per servizi	-31	72	(103)
TOTALE COSTI PER SERVIZI	4.730	5.013	(283)

Complessivamente i costi per servizi presentano un calo principalmente dovuto a:

- ✓ riduzione di alcuni servizi correlati al traffico quali PRM e MBL;
- ✓ contenimento dei costi delle utenze conseguente al minore utilizzo di alcune aree del terminal e rimodulazione di alcuni contratti di servizi, con impatto tuttavia ancora minimo sul primo trimestre.

Di seguito un ulteriore dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	255	238	17
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	744	671	73
Spese di manutenzione beni di terzi	149	266	(117)
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	1.148	1.175	(27)

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Variazione
Sgombero neve	167	312	(145)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	159	149	10
Servizio assistenza PRM	254	355	(101)
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	228	217	11
Servizio di sicurezza	289	279	10
Altre prestazioni di terzi	462	441	21
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	1.559	1.753	(194)

iii. Costi per Servizi di costruzione

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

iv. Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per canoni, noleggio e altri costi per i trimestri chiusi al 31 marzo 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Variazione
Canoni di concessione	935	1.400	(465)
Canoni di noleggio	37	39	(2)
Affitti passivi	21	30	(9)
Canoni elaborazione dati	423	413	10
Altri costi per godimento beni di terzi	2	3	(1)
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	1.418	1.885	(467)

Complessivamente la voce Canoni, noleggi e altri costi registra un calo dovuto principalmente ai minori volumi di traffico in base ai quali vengono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per i trimestri chiusi al 31 marzo 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Variazione
Oneri tributari	366	334	32
Contributo servizio antincendio	306	312	(6)
Minusvalenze patrimoniali	17	0	17
Altri oneri e spese di gestione	105	119	(14)
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	794	765	29

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i trimestri chiusi al 31 marzo 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Variazione
Salari e stipendi	4.592	4.942	(350)
Oneri sociali	1.297	1.412	(115)
Trattamento fine rapporto	318	321	(3)
Trattamento di quiescenza e simili	46	46	0
Altri costi del personale	284	424	(140)
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	6.537	7.145	(608)

La contrazione del costo del personale deriva, oltre che dal calo di organico (-21 risorse al 31 marzo 2020), dalle azioni di contenimento di una delle principali voci di costo del Gruppo conseguenti alla crisi prima sanitaria e poi economica in atto. In particolare con decorrenza dal 21 marzo 2020, la Capogruppo ha avviato la Cassa Integrazione Straordinaria per tutti i dipendenti, con il mantenimento dei servizi minimi essenziali lato operativo e con una significativa riduzione delle attività degli altri dipendenti, dopo aver agito sullo smaltimento delle ferie arretrate e sul blocco del lavoro straordinario.

Gli altri costi del personale sono suddivisi come segue:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Variazione
Mensa dipendenti	132	160	(28)
Spese per aggiornamento e formazione del personale	41	114	(73)
Spese missioni dipendenti	28	72	(44)
Altri accantonamenti a fondi del personale	67	29	38
Spese varie per il personale	16	49	(33)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	284	424	(140)

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

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Variazione
Dirigenti	9	10	(1)
Impiegati	432	419	13
Operai	95	102	(7)
TOTALE PERSONALE	536	531	5

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	al 31.03.2020	al 31.03.2019	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	403	414	(11)
Operai	92	102	(10)
TOTALE PERSONALE	504	525	(21)

25. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i trimestri chiusi al 31 marzo 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Variazione
Ammortamento/svalutazioni Diritti di concessione	1.643	1.500	143
Ammortamento/svalutazioni altre attività immateriali	302	273	29
Ammortamento attività materiali	648	697	(49)
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	2.593	2.470	123

La voce in esame è costituita da 2,6 milioni di Euro di ammortamenti ed include 134 mila Euro di ammortamenti dei beni in leasing.

26. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per i trimestri chiusi al 31 marzo 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	225	25	200
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	478	475	3
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	4	94	(90)
TOTALE ACCANTONAMENTI	707	594	113

La crescita della voce è legata prevalentemente al maggior accantonamento per rischi su crediti per il quale si rimanda alla nota 8.

27. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Variazione
Proventi da titoli	7	1	6
Proventi finanziari diversi dai precedenti	5	38	(33)
Proventi da attualizzazione fondi	82	0	82
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	94	39	55
Interessi passivi e oneri bancari	(91)	(113)	22
Oneri da attualizzazione fondi	(6)	(173)	167
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(3)	(9)	6
Altri oneri finanziari	(1)	(4)	3
TOTALE ONERI FINANZIARI	(101)	(299)	198
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(7)	(260)	253

In miglioramento il saldo della gestione finanziaria per effetto della crescita dei proventi finanziari di attualizzazione dei fondi e delle passività. Di contro sono in diminuzione gli interessi passivi e oneri bancari per il minor indebitamento complessivo.

28. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 31 marzo 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Variazione
Imposte correnti, differite e anticipate	(273)	(1.477)	(1.204)
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(273)	(1.477)	(1.204)
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	30,57%	29,40%	1.17%

Le imposte sul reddito mostrano un decremento essenzialmente per effetto della contrazione del risultato ante imposte (-4,1 milioni di Euro).

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

Nel trimestre in esame non sono state rilevate operazioni con parti correlate oltre a quelle infragruppo che si rappresentano nel seguito.

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Tag Bologna Srl, dal lato attivo, riguardano prevalentemente la subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all'assistenza al traffico di Aviazione Generale oltre alla fornitura di alcuni servizi di staff, distacco del personale e competenze amministratori per complessivi 23 mila Euro.

I contratti passivi di Adb nei confronti della controllata attengono prevalentemente al contributo in conto esercizio per la copertura dei costi relativi alla gestione e manutenzione delle infrastrutture del terminal Aviazione Generale finalizzate all'imbarco e sbarco dei passeggeri, a fronte del vantaggio patrimoniale derivante in capo ad Adb per via dell'inclusione di tali costi nella base di calcolo dei diritti di imbarco dei passeggeri. Nel complesso i costi del primo trimestre 2020 verso la controllata ammontano a 45 mila Euro.

Tra i rapporti non commerciali verso Tag si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato nel gennaio 2018 per gli esercizi 2018-2020;
- la lettera di patronage impegnativa rilasciata dalla Capogruppo in favore del Monte dei Paschi di Siena in relazione al finanziamento a lungo termine concesso dalla stessa banca a Tag. Al 31 marzo 2019 la quota di mutuo garantito, pari alla quota capitale residua, ammonta a 3,3 milioni di Euro.

Nel trimestre in esame, i rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Fast Freight Marconi Spa si sostanziano nella fornitura da parte di AdB dei seguenti servizi:

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

Nel complesso i ricavi del primo trimestre 2020 verso la controllata ammontano a 99 mila Euro.

Tra i rapporti non commerciali verso FFM, si evidenzia il contratto di consolidato fiscale rinnovato nel gennaio 2018 per gli esercizi 2018-2020.

Tipologia e gestione degli altri rischi

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

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Dopo la chiusura dell'esercizio 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.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 15 maggio 2020

Allegato 1

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

Resoconto Intermedio di Gestione al 31 Marzo 2020

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

*Il Dirigente Preposto alla redazione dei
documenti contabili e societari*
(Patrizia Muffato)



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT