Reg.to a Bologna
il 05/05/2022
n. 21400
Serie 1T
euro 356,00

Repertorio n. 73361 Raccolta n. 47603

VERBALE DI ASSEMBLEA ORDINARIA
DELLA SOCIETA'
"AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA S.P.A."

R E P U B B L I C A I T A L I A N A

Il giorno ventisei aprile duemilaventidue essendo le ore 11.00.
In Bologna, Via Triumvirato n. 84.
Davanti a me Federico Tassinari, notaio iscritto al Collegio Notarile del Distretto di Bologna, con residenza in Imola,

è comparso

- POSTACCHINI Enrico, nato a Bologna (BO) il giorno 17 luglio 1958, domiciliato ove *infra* per la carica, il quale dichiara di intervenire al presente atto nella sua qualità di Presidente del Consiglio di Amministrazione della società **"AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA S.P.A."**, con sede legale in Bologna (BO), Via Triumvirato n. 84, con capitale sociale di euro 90.314.162,00 (novantamilionitrecentoquattordicimilacentosessantadue virgola zero zero), interamente versato, iscritta presso il Registro delle Imprese di Bologna con il numero di codice fiscale e partita IVA 03145140376, R.E.A. numero BO-268716 (nel seguito anche **"AdB"** o la **"Società"**).

Detta parte comparente, di cittadinanza italiana, della cui identità personale io notaio sono certo, dichiara che è stata convocata in unica convocazione in questo luogo, per questo giorno ed ora mediante avviso diffuso al mercato e pubblicato sul sito internet della Società, nonché sul quotidiano "*Il Sole 24 Ore*" del giorno 17 marzo 2022, l'Assemblea Ordinaria dei soci della predetta Società.
Assume la Presidenza dell'assemblea ai sensi dell'art. 11.1 dello Statuto e dell'art. 3 del Regolamento Assembleare, lo stesso comparente, il quale informa ai sensi dell'art. 6 del Regolamento Assembleare, di aver conferito l'incarico di redigere il verbale della presente Assemblea al Notaio Federico Tassinari, il quale svolgerà altresì funzioni di Segretario dell'odierna riunione.
Il Presidente, inoltre, constatato che:
- l'Assemblea è stata regolarmente convocata a norma dell'art. 8.2 dello Statuto sociale;
- per il Consiglio di Amministrazione sono presenti, oltre a esso Presidente, i Signori:
• Nazareno Ventola, Amministratore delegato;
hanno giustificato la propria assenza i restanti Consiglieri;
- per il Collegio Sindacale sono presenti i Signori:
• Pietro Voci, Presidente del Collegio sindacale;
hanno giustificato la propria assenza i restanti Sindaci;
- assiste all'espletamento delle attività di presidenza dell'Assemblea, ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Assembleare, oltre a esso Presidente, Nazareno Ventola -

Amministratore Delegato e Direttore Generale;
- sono altresì presenti Adriana Ruffoni e Alberto Rosa, in rappresentanza della società di revisione "EY S.p.A.";
- è stato consentito che assistano all'Assemblea alcuni dipendenti della Società in conformità a quanto previsto all'art. 2 del Regolamento Assembleare;
- sono, altresì, presenti esperti per il migliore svolgimento dei lavori assembleari;
- è presente, ai sensi dell'art. 5 del Regolamento Assembleare, il personale del servizio di assistenza, riconoscibile da apposito contrassegno di riconoscimento, presente per far fronte alle esigenze tecniche e organizzative dei lavori;
- la Società ha incaricato, ai sensi dell'art. 135 *undecies* del d.lgs. n. 58 del 1998 (nel seguito anche **"TUF"**), la Computershare S.p.A. in qualità di Rappresentante Designato, informando, a tal proposito, che la stessa Computershare S.p.A. ha comunicato di avere ricevuto le seguenti deleghe:
* Atlantia s.p.a.;
* Comune di Bologna;
* Città Metropolitana di Bologna;
- il capitale sociale ammonta, alla data odierna, a euro 90.314.162
(novantamilionitrecentoquattordicimilacentosessantadue),
interamente versato, ed è suddiviso in n. 36.125.665 (trentaseimilionicentoventicinquemilaseicentosessantacinque) azioni ordinarie prive di valore nominale espresso, tutte con diritto di intervento e di voto nella presente Assemblea;
- è stata verificata, a mezzo di personale all'uopo incaricato, l'identità personale e la legittimazione dei soggetti intervenuti ai fini della partecipazione all'Assemblea, nonché la regolarità delle deleghe presentate, documenti che sono acquisiti agli atti della Società ed il cui elenco dettagliato in ottemperanza all'allegato 3E del Regolamento di attuazione del D.Lgs. 58/1998, adottato dalla Consob con deliberazione 11.971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche, e dell'art. 2375 cod. civ., si allega al presente atto **sub A)**;
- considerato che, con riferimento alle norme di legge e statutarie vigenti, l'Assemblea ordinaria è regolarmente costituita e delibera qualunque sia la parte di capitale rappresentata dai soci partecipanti;
- constatata la presenza in Assemblea di azioni aventi diritto al voto, il cui elenco nominativo è riportato nel predetto allegato A),
il Presidente dichiara, in base ai poteri conferitigli dall'art. 11 dello Statuto e dall'art. 8 del Regolamento Assembleare, l'Assemblea regolarmente costituita e atta a deliberare sugli argomenti di cui al seguente

ORDINE DEL GIORNO

1. Bilancio di esercizio al 31 Dicembre 2021; relazione degli Amministratori sulla gestione; relazioni del Collegio Sindacale e della Società di revisione al Bilancio di esercizio al 31 Dicembre 2021; deliberazioni inerenti e conseguenti. Presentazione del Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2021 e della dichiarazione di carattere non finanziario redatta ai sensi del D.Lgs. 254/2016;
2. Destinazione del risultato di esercizio 2021: rinvio a nuovo della perdita d'esercizio;
3. Approvazione della Politica di remunerazione ai sensi dell'art. 123-ter, comma 3-bis, del D.Lgs. n. 58/1998;
4. Voto consultivo sui "Compensi corrisposti nell'esercizio 2021" riportati nella seconda sezione della Relazione sulla remunerazione, ai sensi dell'art. 123-ter, comma 6 del D.Lgs. n. 58/1998;
5. Nomina del Consiglio di Amministrazione ai sensi dell'art. 13 dello Statuto:
5.1 Determinazione durata in carica;
5.2 Nomina dei componenti con voto di lista e conseguente nomina del Presidente;
5.3 Autorizzazione ai sensi dell'art. 2390 del codice civile;
5.4 Determinazione del compenso dei componenti;
6. Nomina del Collegio Sindacale ai sensi dell'art. 24 dello Statuto:
6.1 Nomina di un Sindaco effettivo e di due Sindaci supplenti con voto di lista, previa ricognizione e verifica delle designazioni ministeriali per le cariche di Presidente del Collegio e di un membro effettivo;
6.2 Determinazione del compenso dei componenti il Collegio Sindacale.

Sulla base di quanto previsto dall'art. 9 del Regolamento Assembleare, gli argomenti all'ordine del giorno verranno trattati nella sequenza sopra indicata.

Prima di passare alla trattazione degli argomenti all'ordine del giorno, il Presidente:

a) dà inoltre atto che, in base alle risultanze del Libro dei Soci e tenuto conto degli aggiornamenti relativi all'odierna Assemblea, delle comunicazioni pervenute e delle altre informazioni a disposizione, gli azionisti che risultano partecipare, direttamente o indirettamente, al capitale sociale in misura superiore al 5% (cinque per cento) sono i seguenti:

Camera di Commercio Industria Agricoltura Artigianato di Bologna:
n. 14.124.377 azioni per una quota del 39,10%;
Edizione Holding, attraverso Atlantia S.p.A. – Azionista Diretto:
n. 10.613.628 azioni per una quota del 29,38%;
F2I Fondi Italiani per le Infrastrutture SGR S.p.A. – attraverso gli Azionisti Diretti:

- **2I Aeroporti S.p.A.** n. 2.425.700 azioni per una quota del 6,71%;
- **SAGAT S.p.A.** n. 1.183.643 azioni per una quota del 3,28%;

b) dopo aver invitato gli intervenuti a indicare se vi siano altre partecipazioni rilevanti (cioè superiori al 5%) oltre alle suddette partecipazioni, note alla Società, constata che nessun altra partecipazione rilevante viene segnalata;

c) dà infine atto che, secondo quanto comunicato alla Società e alle autorità competenti, nonché reso noto al pubblico ai sensi dell'art. 122 del TUF esiste un patto parasociale, pubblicato per estratto il 6 agosto 2021, sottoscritto dai seguenti azionisti, titolari delle azioni di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. ed aventi diritto di voto nella misura sotto indicata:

- Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Bologna, titolare di n. 14.124.377 azioni ordinarie aventi diritto di voto, corrispondenti al 39,10% del capitale sociale;
- Comune di Bologna, titolare di n. 1.400.590 azioni ordinarie aventi diritto di voto, corrispondenti al 3,88% del capitale sociale;
- Città Metropolitana di Bologna, titolare di titolare di n. 836.201 azioni ordinarie aventi diritto di voto, corrispondenti al 2,31% del capitale sociale;
- Regione Emilia-Romagna, titolare di titolare di n. 735.655 azioni ordinarie aventi diritto di voto, corrispondenti al 2,04% del capitale sociale;
- Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Modena, titolare di n. 107.637 azioni ordinarie aventi diritto di voto, corrispondenti allo 0,30% del capitale sociale;
- Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Ferrara, titolare di n. 80.827 azioni ordinarie aventi diritto di voto, corrispondenti allo 0,22% del capitale sociale;
- Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Reggio Emilia, titolare di n. 55.115 azioni ordinarie aventi diritto di voto, corrispondenti allo 0,15% del capitale sociale;
- Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Parma, titolare di n. 40.568 azioni ordinarie aventi diritto di voto, corrispondenti allo 0,11% del capitale sociale,

per un totale di n. 17.380.970 azioni ordinarie aventi diritto di voto, corrispondenti al 48,11% del capitale sociale;

d) dopo aver invitato gli intervenuti a indicare se vi sia l'esistenza di ulteriori patti parasociali, non noti alla Società, constata che nessun altro patto parasociale viene segnalato.

Prima di passare alla trattazione degli argomenti all'ordine del giorno, ricorda ai delegati in rappresentanza dei Soci ed al Rappresentante Designato di esporre con chiarezza e precisione le manifestazioni di volontà dei Soci.
Ricorda inoltre a coloro che intendessero allontanarsi prima di una votazione dalla sala della riunione di segnalarlo presso la postazione dedicata al rilevamento delle presenze, onde consentire una corretta rilevazione delle presenze.
Precisa, inoltre, che, come previsto dalla normativa vigente, gli interventi eventuali dei delegati dei Soci saranno riportati nel verbale in forma sintetica, con l'indicazione nominativa degli intervenuti, delle risposte fornite e delle eventuali repliche.
Il Presidente informa che, al solo fine di agevolare la verbalizzazione, è consentita la registrazione dei lavori assembleari secondo quanto previsto dall'art. 6 del Regolamento assembleare.
Il Presidente dà atto che, prima della presente assemblea, non sono pervenute alla Società domande da parte degli azionisti, ai sensi dell'art. 127 *ter* TUF.
Prima di passare alla trattazione del primo argomento all'ordine del giorno, il Presidente ricorda, con riferimento alle norme di legge e statutarie vigenti, che l'Assemblea ordinaria delibera a maggioranza assoluta del capitale rappresentato dai soci presenti e che le votazioni avverranno con dichiarazione espressa del voto.
Invita pertanto gli azionisti e i delegati ed il rappresentante di Computershare S.p.A. presente all'odierna Assemblea ad esprimere chiaramente il voto in base alle istruzioni di voto ricevute relativamente a ciascuna proposta, e a dichiarare il numero di azioni per le quali viene espresso voto favorevole ovvero contrario, oppure, alternativamente astensione.
Rivolge, infine, un vivo invito a non uscire dalla sala e a non entrare nella stessa durante le operazioni di voto per consentire una corretta rilevazione delle presenze.
Il Presidente dichiara conclusi gli adempimenti relativi alla costituzione dell'Assemblea e, a nome dell'intero Consiglio di Amministrazione, ringrazia gli azionisti della loro partecipazione e passa alla trattazione del primo punto all'ordine del giorno.
1. Bilancio di esercizio al 31 Dicembre 2021; relazione degli Amministratori sulla gestione; relazioni del Collegio Sindacale e della Società di revisione al Bilancio di esercizio al 31 Dicembre 2021; deliberazioni inerenti e conseguenti. Presentazione del Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2021 e della dichiarazione di carattere non finanziario redatta ai sensi del D.Lgs. 254/2016.
Ricorda che l'Assemblea odierna è chiamata ad approvare il bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2021 e,

quindi, nei modi e termini di legge, la Relazione finanziaria annuale 2021 della Società (comprendente il progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021, il bilancio consolidato, la Relazione sulla gestione, le attestazioni di cui all'art. 154-*bis* del TUF, le relazioni della Società di revisione sui predetti bilanci di esercizio e consolidato e la Relazione ex art. 153 del TUF) e la dichiarazione di carattere non finanziario 2021 con la relativa relazione della Società di revisione.

Il Presidente, con il consenso degli intervenuti, e in conformità a quanto previsto dall'art. 9 del Regolamento Assembleare, si astiene dal dare lettura integrale della Relazione sulla Gestione del Consiglio di Amministrazione, nonché delle Relazioni del Collegio Sindacale e della Società di Revisione concernenti il bilancio di esercizio, il bilancio consolidato e la dichiarazione di carattere non finanziario redatta ai sensi del D.Lgs. 254/2016, per le quali rinvia al testo riprodotto nei fascicoli contenenti la documentazione di bilancio, come pubblicati a termini di vigente regolamentazione.

Cede dunque la parola all'Amministratore Delegato, il quale illustrerà l'andamento della Società nel 2021.

L'Amministratore Delegato Nazareno Ventola procede a riferire all'Assemblea l'andamento della Società, soffermandosi sui fatti di rilievo dell'esercizio 2021 e commentando le informazioni contenute nei grafici che vengono contestualmente proiettati sugli schermi alle sue spalle e la cui stampa viene allegata al presente atto **sub B).**

Riprende la parola il Presidente.

In riferimento alla comunicazione Consob del 18 aprile 1996, precisa che la società "EY S.p.A." per la revisione e la certificazione del bilancio civilistico e del consolidato – esercizio 2021, ha impiegato n. 827 ore per un corrispettivo di 46.000 euro.

Presentazione delle richieste di intervento e apertura della discussione

Il Presidente invita tutti coloro che fossero interessati a presentare richiesta di intervento, a segnalarlo tramite alzata di mano invitandoli, quindi, a recarsi, nell'ordine dallo stesso indicato, presso la postazione dedicata a lato del tavolo della Presidenza.

Non essendovi interventi, dichiara chiusa la discussione.

Il Presidente passa quindi alla votazione sulla proposta di deliberazione.

Presentazione della proposta di deliberazione

"*L'Assemblea ordinaria degli Azionisti di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.,*

- preso atto della Relazione del Consiglio di Amministrazione sulla gestione e della dichiarazione di

carattere non finanziario di cui al D. Lgs. 254/2016;
- preso atto delle Relazioni del Collegio sindacale e della Società di revisione,
- esaminato il progetto di Bilancio d'esercizio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. al 31 Dicembre 2021,

DELIBERA

(a) l'approvazione del Bilancio d'esercizio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. al 31 Dicembre 2021 nonché delle Relazioni degli Amministratori sulla gestione, dei sindaci e della Società di revisione;
(b) di prendere atto della presentazione del Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2021 e della dichiarazione di carattere non finanziario di cui al D. Lgs. 254/2016".

Votazione della proposta di deliberazione

Il Presidente invita gli intervenuti a non uscire dalla sala per tutta la durata delle operazioni di voto.
Accertato che sono intervenute variazioni nei soggetti presenti legittimati a votare, come risultanti dall'elenco dettagliato che, in ottemperanza all'allegato 3E del Regolamento Emittenti, si allega **sub C)**, dichiara aperta la procedura di votazione in merito al primo argomento posto all'ordine del giorno.
Invita gli azionisti e i portatori di deleghe ad esprimere i voti sulla proposta deliberativa conformemente alle deleghe direttamente o attraverso subdeleghe ricevute.
Invita chi intende esprimere voto favorevole ad alzare la mano.
Invita chi intende esprimere voto contrario di alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Invita, infine, chi intende esprimere voto astenuto ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Il Presidente dichiara, quindi, chiusa la votazione in ordine al primo argomento all'ordine del giorno.

Comunicazione dei risultati della votazione

A questo punto il Presidente, comunica l'esito delle votazioni.
Comunica quindi l'esito delle votazioni le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub D).**
Avendo raggiunto l'approvazione di tanti soci che rappresentano la maggioranza assoluta del capitale sociale rappresentato in Assemblea, come risulta analiticamente nel documento testè allegato, e con:
- Voti favorevoli: n. 31.551.248 azioni, pari al 99,998415% delle azioni ordinarie rappresentate;

- Voti contrari: n. 500 azioni, pari allo 0,001585% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti di astensione: n. 0 azioni;
- Non votanti: n. 0 azioni;

la proposta è dichiarata approvata.

Il Bilancio approvato viene allegato al presente verbale **sub E).**

Il Presidente dà atto che è terminata la trattazione del primo argomento all'ordine del giorno e passa alla trattazione del secondo punto all'ordine del giorno.

2. Destinazione del risultato di esercizio 2021: rinvio a nuovo della perdita d'esercizio.

Il Presidente ricorda che la presente Assemblea è altresì chiamata a deliberare in merito alla destinazione del risultato dell'esercizio al 31 dicembre 2021.

Al riguardo ricorda che il Consiglio di Amministrazione, nella riunione del 14 marzo 2022, ha deliberato di proporre all'Assemblea di rinviare a nuovo la perdita netta registrata da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. nell'esercizio 2021, pari ad Euro 7.542.353,77.

Presentazione delle richieste di intervento e apertura della discussione

Il Presidente invita tutti coloro che fossero interessati a presentare richiesta di intervento, a segnalarlo tramite alzata di mano invitandoli, quindi, a recarsi, nell'ordine dallo stesso indicato, presso la postazione dedicata a lato del tavolo della Presidenza.

Non essendovi interventi, dichiara chiusa la discussione.

Il Presidente passa quindi alla votazione sulla proposta di deliberazione.

Presentazione della proposta di deliberazione

"L'Assemblea ordinaria degli Azionisti di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.,

- preso atto che il Bilancio d'esercizio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2021, testé approvato, evidenzia una perdita di Euro 7.542.353,77;

- valutata la proposta di rinvio all'esercizio 2022 della perdita succitata;

DELIBERA

di rinviare all'esercizio 2022 la perdita registrata da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. nell'esercizio 2021, pari ad Euro 7.542.353,77."

Votazione della proposta di deliberazione

Il Presidente invita gli intervenuti a non uscire dalla sala per tutta la durata delle operazioni di voto.

Accertato che non sono intervenute variazioni nei soggetti presenti legittimati a votare, dichiara aperta la procedura di votazione in merito al secondo argomento posto all'ordine del giorno.

Invita gli azionisti e i portatori di deleghe ad esprimere i

voti sulla proposta deliberativa conformemente alle deleghe direttamente o attraverso subdeleghe ricevute.
Invita chi intende esprimere voto favorevole ad alzare la mano.
Invita chi intende esprimere voto contrario ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Invita, infine, chi intende esprimere voto astenuto ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Il Presidente dichiara, quindi, chiusa la votazione in ordine al secondo argomento all'ordine del giorno.

Comunicazione dei risultati della votazione

A questo punto il Presidente, comunica l'esito delle votazioni.
Comunica quindi l'esito delle votazioni le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub F).**
Avendo raggiunto l'approvazione di tanti soci che rappresentano la maggioranza assoluta del capitale sociale rappresentato in Assemblea, come risulta analiticamente nel documento testè allegato, e con:
- Voti favorevoli: n. 31.551.248 azioni, pari al 99,998415% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti contrari: n. 0 azioni;
- Voti di astensione: n. 500 azioni, pari allo 0,001585% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Non votanti: n. 0 azioni;

la proposta è dichiarata approvata.

Il Presidente dà atto che è terminata la trattazione del secondo argomento all'ordine del giorno e passa alla trattazione del terzo punto all'ordine del giorno.

3. Approvazione della Politica di remunerazione ai sensi dell'art. 123-ter, comma 3-bis, del D.Lgs. n. 58/1998.

Il Presidente informa che gli Azionisti sono chiamati a deliberare, con voto vincolante, ai sensi dell'articolo 123-*ter* comma 6, TUF in merito alla sezione della Relazione sulla remunerazione di cui all'articolo 123-*ter*, comma 3, TUF, vale a dire quella riguardante la Politica della società in materia di remunerazione dei componenti degli organi di amministrazione, dei direttori generali e dei dirigenti con responsabilità strategiche, oltre alle procedure utilizzate per l'adozione e l'attuazione di tale Politica.
Ai sensi dell'art. 123-*ter*, comma 3-*bis*, del TUF, la Politica in materia di remunerazione viene sottoposta al voto dell'assemblea dei soci con la cadenza richiesta dalla

durata della Politica, e comunque ogni tre anni ovvero in occasione di modifiche della Politica stessa.
Ricorda che la Relazione sulla remunerazione del gruppo AdB prevista dall'art. 123-*ter* del TUF, che contiene la proposta di aggiornamento della Politica e le procedure per la sua adozione e attuazione, è stata messa a disposizione del pubblico nei termini di legge e di regolamento ed innova rispetto alla precedente in Relazione alla proposta:
a) della rimodulazione del range del rapporto componente variabile/componente fissa della remunerazione degli amministratori esecutivi e dirigenti strategici, con l'obiettivo di restringerlo e renderlo più aderente all'effettiva componente variabile riconosciuta negli ultimi esercizi ai destinatari della Politica in attuazione della stessa. Più precisamente si propone che tale range sia modificato dal 20% - 50% al 30% - 50%;
b) dell'introduzione, alla luce delle necessità di interventi di carattere straordinario sulle politiche retributive a seguito di eventi straordinari, di un processo più articolato e strutturato per la deroga temporanea alla Politica qualora si presentino circostanze eccezionali in cui la deroga sia necessaria ai fini del perseguimento degli interessi a lungo termine e della sostenibilità della Società e/o per assicurare la capacità della Società di stare sul mercato.
Il Presidente, con il consenso degli intervenuti, e in conformità a quanto previsto dall'art. 9 del Regolamento Assembleare, omette l'integrale lettura della Relazione contenente proposta per l'aggiornamento della Politica, come pubblicata a termini di vigente regolamentazione.

Presentazione delle richieste di intervento e apertura della discussione

Il Presidente invita tutti coloro che fossero interessati a presentare richiesta di intervento, a segnalarlo tramite alzata di mano invitandoli, quindi, a recarsi, nell'ordine dallo stesso indicato, presso la postazione dedicata a lato del tavolo della Presidenza.
Non essendovi interventi, dichiara chiusa la discussione.
Il Presidente passa quindi alla votazione sulla proposta di deliberazione.

Presentazione della proposta di deliberazione

"L'Assemblea ordinaria degli Azionisti di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., preso di atto di quanto illustrato dal presidente e della documentazione sottopostale,

DELIBERA

di approvare, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 123-ter, comma 3-bis, del D.Lgs. 58/1998 la sezione della Relazione sulla remunerazione di cui all'articolo 123-ter, comma 3 del D.Lgs. 58/1998 e, con essa, la Politica in

materia di remunerazione di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna s.p.a."

Votazione della proposta di deliberazione

Il Presidente invita gli intervenuti a non uscire dalla sala per tutta la durata delle operazioni di voto.

Accertato che non sono intervenute variazioni nei soggetti presenti legittimati a votare, dichiara aperta la procedura di votazione in merito al terzo argomento posto all'ordine del giorno.

Invita gli azionisti e i portatori di deleghe ad esprimere i voti sulla proposta deliberativa conformemente alle deleghe direttamente o attraverso subdeleghe ricevute.

Invita chi intende esprimere voto favorevole ad alzare la mano.

Invita chi intende esprimere voto contrario ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.

Invita, infine, chi intende esprimere voto astenuto ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.

Il Presidente dichiara, quindi, chiusa la votazione in ordine al terzo argomento all'ordine del giorno.

Comunicazione dei risultati della votazione

A questo punto il Presidente, comunica l'esito delle votazioni.

Comunica quindi l'esito delle votazioni le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub G).**

Avendo raggiunto l'approvazione di tanti soci che rappresentano la maggioranza assoluta del capitale sociale rappresentato in Assemblea, come risulta analiticamente nel documento testè allegato, e con:

- Voti favorevoli: n. 31.403.821 azioni, pari al 99,531161% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti contrari: n. 147.427 azioni, pari allo 0,467255% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti di astensione: n. 500 azioni, pari allo 0,001585% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Non votanti: n. 0 azioni;

la proposta è dichiarata approvata.

Il Presidente dà atto che è terminata la trattazione del terzo argomento all'ordine del giorno e passa alla trattazione del quarto punto all'ordine del giorno.

4. Voto consultivo sui "Compensi corrisposti nell'esercizio 2021" riportati nella seconda sezione della Relazione sulla remunerazione, ai sensi dell'art. 123-ter, comma 6 del D.Lgs. n. 58/1998.

Il Presidente informa che gli Azionisti sono chiamati ad esprimersi con votazione non vincolante, ai sensi dell'art. 123-*ter*, comma 6, del TUF, in merito alla seconda sezione della Relazione sulla remunerazione, che fornisce, in modo chiaro e comprensibile, un'adeguata rappresentazione di ciascuna delle voci della remunerazione relativamente all'esercizio chiuso il 31 dicembre 2021. Ciò in considerazione ed attuazione della "Politica in materia di remunerazione", (contenuta nella prima sezione della Relazione sulla remunerazione), approvata dall'Assemblea dei soci in data 30 aprile 2020, vigente anche per l'anno 2021.
La Relazione sulla remunerazione del gruppo AdB prevista dall'art. 123-*ter* del TUF, comprendente la seconda sezione (art. 123-*ter*, comma 4, del TUF), è stata messa a disposizione del pubblico nei termini di legge e di regolamento.
Pertanto, con il consenso degli intervenuti, e in conformità a quanto previsto dall'art. 9 del Regolamento Assembleare, omette l'integrale lettura della citata Relazione, come pubblicata a termini di vigente regolamentazione.

Presentazione delle richieste di intervento e apertura della discussione

Il Presidente invita tutti coloro che fossero interessati a presentare richiesta di intervento, a segnalarlo tramite alzata di mano invitandoli, quindi, a recarsi, nell'ordine dallo stesso indicato, presso la postazione dedicata a lato del tavolo della Presidenza.
Non essendovi interventi, dichiara chiusa la discussione.
Il Presidente passa quindi alla votazione sulla proposta di deliberazione.

Presentazione della proposta di deliberazione

"L'Assemblea ordinaria degli Azionisti di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., preso atto di quanto illustrato dal Presidente e della documentazione sottopostale,

DELIBERA

di approvare, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 123-ter, comma 6, del D.Lgs. 58/1998, la seconda sezione della Relazione sulla remunerazione di cui all'articolo 123-ter, comma 4, del D.Lgs. 58/1998."

Votazione della proposta di deliberazione

Il Presidente invita gli intervenuti a non uscire dalla sala per tutta la durata delle operazioni di voto.
Accertato che non sono intervenute variazioni nei soggetti presenti legittimati a votare, dichiara aperta la procedura di votazione in merito al quarto argomento posto all'ordine del giorno.
Invita gli azionisti e i portatori di deleghe ad esprimere i voti sulla proposta deliberativa conformemente alle deleghe direttamente o attraverso subdeleghe ricevute.

Invita chi intende esprimere voto favorevole ad alzare la mano.
Invita chi intende esprimere voto contrario ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Invita, infine, chi intende esprimere voto astenuto ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Il Presidente dichiara, quindi, chiusa la votazione in ordine al quarto argomento all'ordine del giorno.

Comunicazione dei risultati della votazione

A questo punto il Presidente, comunica l'esito delle votazioni.
Comunica quindi l'esito delle votazioni le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub H).**
Avendo raggiunto l'approvazione di tanti soci che rappresentano la maggioranza assoluta del capitale sociale rappresentato in Assemblea, come risulta analiticamente nel documento testè allegato, e con:
- Voti favorevoli: n. 31.551.748 azioni, pari al 100% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti contrari: n. 0 azioni;
- Voti di astensione: n. 0 azioni;
- Non votanti: n. 0 azioni;

la proposta è dichiarata approvata.

La Relazione sulla remunerazione, come sopra approvata, viene allegata al presente verbale **sub I).**
Il Presidente dà atto che è terminata la trattazione del quarto argomento all'ordine del giorno e passa alla trattazione del quinto punto all'ordine del giorno.

5. Nomina del Consiglio di Amministrazione ai sensi dell'art. 13 dello Statuto:
5.1 Determinazione durata in carica;
5.2 Nomina dei componenti con voto di lista e conseguente nomina del Presidente;
5.3 Autorizzazione ai sensi dell'art. 2390 del codice civile;
5.4 Determinazione del compenso dei componenti.

Il Presidente informa che con l'approvazione odierna del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021 viene a scadere il Consiglio di Amministrazione attualmente in carica e l'Assemblea ordinaria è quindi chiamata a rinnovare l'organo amministrativo.
Il Consiglio uscente ha segnalato che, ai sensi dell'art. 147-*ter*, comma 4, del TUF, è necessario che - alla luce del numero dei componenti del Consiglio definito dallo Statuto Sociale, pari a 9 membri - almeno due nuovi amministratori

posseggano i requisiti di indipendenza previsti per i sindaci dall'art. 148, comma 3, del TUF. Il Consiglio uscente sottolinea inoltre che AdB aderisce al Codice di Corporate Governance della società quotate (il "Codice di Corporate Governance") e che, pertanto, in ossequio alla Raccomandazione 5, ivi contenuta, il numero degli amministratori indipendenti non può essere inferiore a due.
Il Consiglio segnala che, ai sensi dell'art. 13.3 dello Statuto sociale, ciascuna lista presentata per il rinnovo del Consiglio di Amministrazione deve includere almeno tre candidati in possesso dei requisiti di indipendenza stabiliti dalla legge, menzionando distintamente tali candidati.
Il Consiglio uscente propone poi che il nuovo organo amministrativo sia nominato per tre esercizi, con scadenza pertanto con l'approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024.
Il Consiglio evidenzia infine che, con il rinnovo degli organi sociali per il triennio 2022-2024, previsto nel corso dell'assemblea del 26 aprile 2022, l'organo amministrativo dovrà avere almeno due quinti dei consiglieri appartenenti al genere meno rappresentato ai sensi dell'art. 147-*ter*, comma 1-*ter*, del TUF nel testo vigente.
Il rinnovo del Consiglio di Amministrazione avverrà con il meccanismo del voto di lista, secondo quanto previsto dagli artt. 13 e 14 dello Statuto sociale, che si riportano qui di seguito (per le parti relative alle modalità di nomina del Consiglio).
"*Articolo 13*
13.1 La Società è amministrata da un consiglio di amministrazione composto da 9 (nove) membri.
13.2 Il consiglio di amministrazione è nominato per un periodo fino a tre esercizi ed è rieleggibile.
13.3 Gli amministratori vengono nominati dall'assemblea sulla base di liste, presentate dagli azionisti, nelle quali i candidati devono essere elencati mediante un numero progressivo ed essere in numero non superiore ai componenti da eleggere. Ciascuna lista deve includere almeno tre candidati in possesso dei requisiti di indipendenza stabiliti dalla legge, menzionando distintamente tali candidati.
Le liste che presentano un numero di candidati pari o superiore a tre devono inoltre includere candidati di genere diverso, secondo quanto indicato nell'avviso di convocazione dell'assemblea, in modo da garantire una composizione del consiglio di amministrazione rispettosa di quanto previsto dalla normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi.
Le liste devono essere depositate presso la sede sociale e pubblicate in conformità con la normativa vigente.

Ogni azionista può presentare o concorrere alla presentazione di una sola lista e ogni candidato può presentarsi in una sola lista a pena di ineleggibilità.
Hanno diritto di presentare le liste soltanto gli azionisti che, da soli o insieme ad altri azionisti, risultino titolari della quota di partecipazione minima al capitale sociale stabilita dalla Consob con regolamento.
Unitamente a ciascuna lista devono depositarsi le dichiarazioni con le quali i singoli candidati accettano la propria candidatura e attestano, sotto la propria responsabilità, l'inesistenza di cause di ineleggibilità e di incompatibilità, nonché l'esistenza dei requisiti prescritti dalla normativa vigente e dal presente statuto per le rispettive cariche.
Gli amministratori nominati devono comunicare senza indugio al consiglio di amministrazione la perdita dei requisiti da ultimo indicati, nonché la sopravvenienza di cause di ineleggibilità o di incompatibilità.
Ogni avente diritto al voto può votare una sola lista.
Alla elezione degli amministratori si procede come segue:
a) dalla lista che ha ottenuto il maggior numero di voti espressi vengono tratti, nell'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa, 6 (sei) amministratori;
b) i restanti amministratori vengono tratti, nell'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa, dalle altre liste; a tal fine, i voti ottenuti dalle liste stesse sono divisi successivamente per uno, due, tre e così via, secondo il numero degli amministratori da eleggere. I quozienti così ottenuti sono assegnati progressivamente ai candidati di ciascuna di tali liste, secondo l'ordine delle stesse rispettivamente previsto. I quozienti così attribuiti ai candidati delle varie liste vengono disposti in unica graduatoria decrescente. Risultano eletti coloro che hanno ottenuto i quozienti più elevati. Nel caso in cui più candidati abbiano ottenuto lo stesso quoziente, risulta eletto il candidato della lista che non abbia ancora eletto alcun amministratore o che abbia eletto il minor numero di amministratori.
Nel caso in cui nessuna di tali liste abbia ancora eletto un amministratore ovvero tutte abbiano eletto lo stesso numero di amministratori, nell'ambito di tali liste risulta eletto il candidato di quella che abbia ottenuto il maggior numero di voti. In caso di parità di voti di lista e sempre a parità di quoziente, si procede a nuova votazione da parte dell'intera assemblea risultando eletto il candidato che ottenga la maggioranza semplice dei voti;
c) ai fini del riparto degli amministratori da eleggere, non si tiene conto dei candidati indicati nelle liste che abbiano ottenuto un numero di voti inferiore alla metà della

percentuale richiesta per la presentazione delle liste stesse; d) qualora, ad esito delle votazioni e delle operazioni di cui sopra, non risulti rispettata la normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi, i candidati che risulterebbero eletti nelle varie liste vengono disposti in un'unica graduatoria decrescente, formata secondo il sistema di quozienti indicato nella lettera b). Si procede quindi alla sostituzione del candidato del genere più rappresentato avente il quoziente più basso in tale graduatoria, con il primo dei candidati del genere meno rappresentato che risulterebbe non eletto e appartenente alla medesima lista. Se in tale lista non risultano altri candidati, la sostituzione di cui sopra viene effettuata dall'assemblea con le maggioranze di legge secondo quanto previsto al successivo punto f) e nel rispetto del principio di una proporzionale rappresentanza delle minoranze nel consiglio di amministrazione. In caso di parità di quozienti, la sostituzione viene effettuata nei confronti del candidato tratto dalla lista che risulti avere ottenuto il maggior numero di voti.

Qualora la sostituzione del candidato del genere più rappresentato avente il quoziente più basso in graduatoria non consenta, tuttavia, il raggiungimento della soglia minima prestabilita dalla normativa vigente per l'equilibrio tra i generi, l'operazione di sostituzione sopra indicata viene eseguita anche con riferimento al candidato del genere più rappresentato avente il penultimo quoziente, e così via risalendo dal basso della graduatoria;

e) al termine delle operazioni sopra indicate, il presidente procede alla proclamazione degli eletti;

f) per la nomina di amministratori, che per qualsiasi ragione non vengono eletti ai sensi del procedimento sopra previsto, l'assemblea delibera con le maggioranze di legge in modo da assicurare comunque la presenza del numero necessario di amministratori in possesso dei requisiti in indipendenza stabiliti dalla legge, nonché il rispetto della normativa vigente in materia di rappresentanza delle minoranze e di equilibrio tra i generi. Il procedimento del voto di lista si applica solo in caso di rinnovo dell'intero consiglio di amministrazione.

13.4 Se nel corso dell'esercizio vengono a mancare uno o più amministratori, si provvede ai sensi dell'art. 2386 del codice civile. Se uno o più degli amministratori cessati erano stati tratti da una lista contenente anche nominativi di candidati non eletti, la sostituzione viene effettuata nominando, secondo l'ordine progressivo, persone tratte dalla lista cui apparteneva l'amministratore venuto meno e che siano tuttora eleggibili e disposte ad accettare la carica. In ogni caso la sostituzione dei consiglieri cessati viene effettuata da parte del consiglio di amministrazione

assicurando la presenza del numero necessario di amministratori in possesso dei requisiti di indipendenza stabili dalla legge, nonché garantendo il rispetto della normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi. Gli amministratori così nominati restano in carica fino alla successiva assemblea che delibererà con le modalità previste per la nomina. Se viene meno la maggioranza dei consiglieri nominati dall'assemblea, si intende dimissionario l'intero consiglio e l'assemblea deve essere convocata senza indugio dagli amministratori rimasti in carica per la ricostruzione dello stesso.

Articolo 14

14.1 La presidenza del consiglio di amministrazione spetta al primo candidato della lista che ha ottenuto il maggior numero di voti espressi. Il consiglio può eleggere un vice presidente, che sostituisce il presidente nei casi di assenza o impedimento.

14.2 Il consiglio, su proposta del presidente, nomina un segretario, anche estraneo alla Società."

Riguardo quanto sopra, il Consiglio uscente, rammenta il Presidente Postacchini, ha approvato nella riunione del 14 marzo 2022 e quindi pubblicato in pari data, Relazione recante "ORIENTAMENTI E RACCOMANDAZIONI DELL'ORGANO AMMINISTRATIVO SULLA COMPOSIZIONE QUANTITATIVA E QUALITATIVA DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE" redatta in base alla Raccomandazione 23 del Codice di Corporate Governance, approvato dal Comitato per la Corporate Governance a gennaio 2020, a cui AdB S.p.A. aderisce.

Il Presidente segnala ulteriormente che la quota di partecipazione necessaria per presentare le liste per l'elezione del Consiglio di Amministrazione è stata confermata al 2,50% del capitale sociale dalla determinazione dirigenziale Consob n. 60 del 28 gennaio 2022.

Comunica che, per quanto concerne la nomina dei componenti del Consiglio di Amministrazione, sono state depositate nel rispetto delle modalità e dei termini previsti dalle vigenti disposizioni statutarie di cui all'articolo 13.3 dello Statuto, n. 2 liste, come di seguito specificato:

LISTA 1

Tale lista è stata presentata in data 31 marzo 2022 da otto azionisti pubblici aderenti al Patto Parasociale pubblicato per estratto in data 6 agosto 2021, rappresentanti il 48,11% delle azioni aventi diritto di voto e contiene l'indicazione dei seguenti candidati elencati mediante numero progressivo:

1. ENRICO POSTACCHINI
2. NAZARENO VENTOLA
3. ELENA LETI
4. SONIA BONFIGLIOLI
5. VALERIO VERONESI
6. GIADA GRANDI

Unitamente alla lista sono stati depositati presso la Sede sociale i curricula contenenti le caratteristiche personali e professionali dei candidati, le accettazioni della candidatura e dell'incarico (condizionate alle loro nomine), le attestazioni relative all'insussistenza di cause di ineleggibilità e/o decadenza, nonché le attestazioni afferenti il possesso dei requisiti di onorabilità stabiliti per i sindaci ai sensi dell'art. 148 comma 4 del D.Lgs. n. 58/1998.
Elena Leti e Sonia Bonfiglioli dichiarano di essere in possesso dei requisiti di indipendenza stabiliti dall'art. 148 comma 3 del D.lgs. 58/1998 e di quelli previsti dalla Raccomandazione 7 del Codice di Corporate Governance.

LISTA 2

Tale lista è stata presentata in data 30 marzo 2022 dagli azionisti Atlantia s.p.a., 2i Aeroporti s.p.a. e SAGAT s.p.a., rappresentanti il 39,37% delle azioni aventi diritto di voto e contiene l'indicazione dei seguenti candidati elencati mediante numero progressivo:

1. ALESSIO MONTRELLA
2. GIOVANNI CAVALLARO
3. LAURA PASCOTTO

Unitamente alla lista sono stati depositati presso la Sede sociale i curricula contenenti le caratteristiche personali e professionali dei candidati, le accettazioni della candidatura e dell'incarico (condizionate alle loro nomine), le attestazioni relative all'insussistenza di cause di ineleggibilità e/o decadenza, nonché le attestazioni afferenti il possesso dei requisiti di onorabilità stabiliti per i sindaci ai sensi dell'art. 148 comma 4 del D.Lgs. n. 58/1998.
Tale lista è stata altresì corredata dalla dichiarazione che attesta - ai sensi e per gli effetti della Comunicazione n. DEM/9017893 del 26 febbraio 2009 paragrafo 4, nonché di quanto disposto dagli artt. 147-*ter*, comma 3 e 148, comma 2, del D.Lgs. 58/1998, nonché dall'art. 144-*quinquies* della deliberazione Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 - l'assenza di rapporti di collegamento, anche indiretti, con gli azionisti che detengono, anche congiuntamente, una partecipazione di controllo o di maggioranza relativa in AdB.
Laura Pascotto dichiara di essere in possesso dei requisiti di indipendenza stabiliti dall'art. 148 comma 3 del D.lgs. 58/1998 e di quelli previsti dalla Raccomandazione 7 del Codice di Corporate Governance. Giovanni Cavallaro e Alessio Montrella dichiarano di essere in possesso dei soli requisiti di indipendenza stabiliti dall'art. 148 comma 3 del D.lgs. 58/1998.

Presentazione delle richieste di intervento e apertura della discussione

Il Presidente invita tutti coloro che fossero interessati a

presentare richiesta di intervento, a segnalarlo tramite alzata di mano invitandoli, quindi, a recarsi, nell'ordine dallo stesso indicato, presso la postazione dedicata a lato del tavolo della Presidenza.
Non essendovi interventi, dichiara chiusa la discussione.
Il Presidente passa quindi alla votazione sulla proposta di deliberazione.

Presentazione della proposta di deliberazione

Il Presidente presenta a questo punto le proposte di deliberazione inerenti i punti 5.1 e 5.2 all'ordine del giorno.
"*L'Assemblea ordinaria degli Azionisti di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.,*

DELIBERA

di fissare in tre esercizi, e dunque fino all'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio al 31 Dicembre 2024, la durata del mandato."

Votazione della proposta di deliberazione

Il Presidente invita gli intervenuti a non uscire dalla sala per tutta la durata delle operazioni di voto.
Accertato che non sono intervenute variazioni nei soggetti presenti legittimati a votare, dichiara aperta la procedura di votazione in merito all'argomento posto all'ordine del giorno al punto 5.1.
Invita gli azionisti e i portatori di deleghe ad esprimere i voti sulla proposta deliberativa conformemente alle deleghe direttamente o attraverso subdeleghe ricevute.
Invita chi intende esprimere voto favorevole ad alzare la mano.
Invita chi intende esprimere voto contrario ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Invita, infine, chi intende esprimere voto astenuto ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Il Presidente dichiara, quindi, chiusa la votazione in ordine all'argomento posto all'ordine del giorno al punto 5.1.

Comunicazione dei risultati della votazione

A questo punto il Presidente, comunica l'esito delle votazioni.
Comunica quindi l'esito delle votazioni le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub J).**
Avendo raggiunto l'approvazione di tanti soci che rappresentano la maggioranza assoluta del capitale sociale rappresentato in Assemblea, come risulta analiticamente nel

documento testè allegato, e con:
- Voti favorevoli: n. 31.551.748 azioni, pari al 100% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti contrari: n. 0 azioni;
- Voti di astensione: n. 0 azioni;
- Non votanti: n. 0 azioni;

la proposta è dichiarata approvata.

Votazione delle liste

Quanto al punto 5.2 all'ordine del giorno, il Presidente procede a mettere in votazione le liste 1 e 2 come sopra indicate ai fini della nomina del consiglio di amministrazione per il mandato triennale 2022-2024.
Ricorda che, ai sensi dell'art. 13.3 dello Statuto sociale, ogni socio può votare una sola lista. I voti espressi in violazione a tale divieto non sono attribuiti ad alcuna lista.
Al riguardo ricorda che n. 6 Consiglieri saranno tratti dalla lista che otterrà il maggior numero di voti, mentre i restanti Consiglieri saranno, invece, tratti, nell'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa, dalle altre liste; a tal fine, i voti ottenuti dalle liste stesse sono divisi successivamente per uno, due, tre e così via, secondo il numero degli amministratori da eleggere. I quozienti così ottenuti sono assegnati progressivamente ai candidati di ciascuna di tali liste, secondo l'ordine delle stesse rispettivamente previsto. I quozienti così attribuiti ai candidati delle varie liste vengono disposti in unica graduatoria decrescente. Risultano eletti coloro che hanno ottenuto i quozienti più elevati.
Ricorda che la carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione, come previsto dall'art. 14 dello Statuto Sociale, verrà ricoperta dal primo candidato della lista che ha ottenuto il maggior numero di voti.
Il Presidente invita gli intervenuti a non uscire dalla sala per tutta la durata delle operazioni di voto.
Accertato che non sono intervenute variazioni nei soggetti legittimati a votare presenti, dichiara quindi aperta la procedura di votazione in merito al voto di lista posto al punto 5.2 dell'ordine del giorno di parte ordinaria.
Il Presidente informa che gli Azionisti possono restare al proprio posto ed esprimere il proprio voto sulle liste mediante alzata di mano.
Invita gli Azionisti e i portatori di deleghe che intendano esprimere voti diversificati relativamente alla stessa proposta, di dichiarare il numero di azioni per le quali intendono esprimere il voto diversificato.
Invita:
- chi intende esprimere voto favorevole alla lista 1 ad alzare la mano;
- chi intende esprimere voto favorevole alla lista 2 ad

alzare la mano;
- chi intende esprimere voto contrario ad entrambe le liste ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega;
- chi intende astenersi su entrambe le liste ad alzare la mano e di fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Dichiara quindi chiusa la votazione in ordine all'indicata proposta sull'argomento posto al punto 5.2 dell'ordine del giorno per ed invita un addetto a fornire l'esito delle votazioni.

Comunicazione dei risultati della votazione

Il Presidente comunica quindi l'esito delle votazioni le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub K):**
- la **LISTA 1** presentata da 8 Azionisti Pubblici aderenti al patto parasociale pubblicato per estratto il 6 agosto 2021, risulta avere conseguito il voto di n. 17.180.850 azioni, corrispondente al 54,452926% del capitale sociale presente;
- la **LISTA 2** presentata dagli Azionisti Atlantia S.p.A., 2i Aeroporti Spa, SAGAT s.p.a., risulta avere conseguito il voto di n. 14.370.898 azioni, corrispondente al 45,547074% del capitale sociale presente.
Risultano altresì essere stati espressi:
- Voti di astensione a entrambe le liste: n. 0 azioni;
- Voti contrari a entrambe le liste: n. 0 azioni;
- Non votanti: n. 0 azioni.
A conclusione delle operazioni di voto, dichiara pertanto che sulla base di quanto disposto dallo Statuto Sociale, risultano nominati in qualità di componenti il Consiglio di Amministrazione i signori:
1. Enrico POSTACCHINI, nato a Bologna (BO) il giorno 17 luglio 1958, domiciliato in Bologna (BO), Via Murri n. 40, codice fiscale PST NRC 58L17 A944F;
2. Nazareno VENTOLA, nato a Roma (RM) il giorno 13 giugno 1966, domiciliato in Milano (MI), Via Elba n. 84, codice fiscale VNT NRN 66H13 H501H;
3. Elena LETI, nata a Bologna (BO) il giorno 18 maggio 1966, domiciliata in Bologna (BO), Via Pasubio n. 51, codice fiscale LTE LNE 66E58 A944Z;
4. Sonia BONFIGLIOLI, nata a Bologna (BO) il giorno 25 novembre 1963, domiciliata in Bologna (BO), Via dell'Osservanza n. 76, codice fiscale BNF SNO 63S65 A944F;
5. Valerio VERONESI, nato a Bologna (BO) il giorno 21 settembre 1958, domiciliato in Bologna (BO), Piazzale G.B. Nasalli Rocca n. 4, codice fiscale VRN VLR 58P21 A944T;
6. Giada GRANDI, nata a Bologna (BO) il giorno 20 ottobre

1960, domiciliata in Bologna (BO), Via Matteotti n. 31/3, codice fiscale GRN GDI 60R60 A944H;
7. Alessio MONTRELLA, nato a Frosinone (FR) il giorno 1 giugno 1989, domiciliato in Frosinone (FR), Viale G. Mazzini n. 120, codice fiscale MNT LSS 89H01 D810Z;
8. Giovanni CAVALLARO, nato a Cosenza (CS) il giorno 29 dicembre 1982, domiciliato in Formello (RM), Viale America n. 8, codice fiscale CVL GNN 82T29 D086Y;
9. Laura PASCOTTO, nata a Cosenza (CS) il giorno 4 luglio 1972, domiciliata in Milano (MI), Via San Vittore n. 45, codice fiscale PSC LRA 72L44 D086E.

Secondo quanto previsto dall'articolo 14 dello Statuto Sociale, assumerà la carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione POSTACCHINI Enrico, che risulta essere il primo candidato della lista che ha ottenuto il maggior numero di voti. Al riguardo ringrazia i Soci per la fiducia espressa nei propri confronti.

Dà atto che i nominati Amministratori hanno dichiarato, prima della Assemblea, di accettare la carica, ove deliberata dall'Assemblea medesima.

Precisa che l'accertamento del possesso dei requisiti di indipendenza e, in generale, di legge da parte dei Consiglieri neonominati sarà effettuato dallo stesso Consiglio di Amministrazione nella prima riunione utile, così come indicato nel Codice di Autodisciplina della Società.

Dà atto che è terminata la trattazione del punto 5.2 posto all'ordine del giorno e rivolge al nuovo organo amministrativo i migliori auguri di buon lavoro.

Il Presidente prosegue la trattazione dell'ordine del giorno con l'esame del punto 5.3 in materia di autorizzazione ai sensi dell'art. 2390 del codice civile.

Precisa al riguardo che già l'Assemblea del 29 aprile 2019, all'atto della nomina di taluni amministratori di minoranza, valutata la documentazione a corredo della lista di candidatura, aveva espresso un'autorizzazione *ex* art. 2390 c.c. per il consigliere Laura Pascotto avendo ella, già a quella data, talune cariche di amministratore in altre società di gestione aeroportuale, potenzialmente concorrenti di AdB s.p.a.

Successivamente, quindi, l'Assemblea del 26 aprile 2021 si era analogamente espressa sempre per il consigliere Laura Pascotto previa valutazione del suo mutato ed ampliato ruolo, anche esecutivo, e la sua responsabilità, nell'ambito di altre società di gestione aeroportuale, e, quindi, all'atto, in pari occasione, della nomina del dr. Giovanni Cavallaro, come consigliere già cooptato dall'organo amministrativo.

In termini generali il Consiglio di Amministrazione, con riserva di prendere visione ed atto delle liste che

sarebbero state proposte alla votazione Assembleare, ha ritenuto di informare l'Assemblea circa il fatto che le autorizzazioni concesse fin qui *ex* art. 2390 Codice civile hanno consentito alla Società di disporre di professionalità, esperienze e competenze assicurate dagli amministratori aventi cariche in società concorrenti le quali hanno rappresentato una ricchezza ed una preziosa occasione di confronto e scambio informativo e di buone pratiche – sempre nei limiti di correttezza competitiva e riservatezza – per l'organo amministrativo, a completamento delle professionalità assicurate dalla maggioranza dei membri del Consiglio di Amministrazione. Anche l'assunzione di ruoli più esecutivi da parte di taluni amministratori già nel corso del mandato appena concluso autorizzati *ex* art. 2390 c.c., non ha mai inficiato il loro corretto agire ed una corretta gestione ed ha per converso rappresentato occasione di condivisione informativa e di approfondito confronto a fini strategici e decisionali in genere e ciò nell'esclusivo interesse della Società; contributi, quelli apportati, tanto più preziosi nel contesto critico pandemico ancora non superato. La capacità di agire in concorrenza, del resto, pare riconoscibile anche agli amministratori non esecutivi, considerato che le funzioni di cui rimane intestatario il Consiglio, anche dopo aver interamente delegato i poteri, rimangono funzioni gestionali, per altro concorrenziali rispetto alle attività poste dagli organi delegati, a cui il Consiglio può sostituirsi in ogni momento; conseguentemente, anche un amministratore non esecutivo conserva un'attitudine ad influenzare sensibilmente la gestione della società concorrente. Tant'è vero che l'art. 2390 Codice civile richiede l'autorizzazione per tutti gli amministratori e non solo per quelli a cui sono delegati poteri, in ciò riconoscendo che è indifferente, ai fini della necessità del consenso dell'assemblea, l'assunzione o meno di un ruolo esecutivo all'interno del Consiglio.

Il Consiglio di Amministrazione ha ritenuto di rappresentare le fattispecie suddescritte all'Assemblea dei Soci ai fini, sia di opportuna conferma delle autorizzazioni già assentite, ove occorrer possa, in relazione all'eventuale riproposizione nelle liste per la nomina dell'organo amministrativo dei nominativi di taluni amministratori nel corso del precedente mandato già autorizzati, sia di eventuali nuove autorizzazioni *ex* art. 2390 c.c., laddove venissero nelle liste indicate candidature con competenza, professionalità ed esperienza, ampiamente ascrivibili e correlabili anche agli incarichi summenzionati in società di gestione aeroportuale, purché non operative in ambiti geografici strettamente concorrenti alla Società in quanto operative all'interno della *catchment area* del gestore dello

scalo bolognese.
Al riguardo si fa infine rinvio alle liste presentate nei termini regolamentari ed agli allegati CV inerenti gli amministratori candidati all'incarico di amministratore per il mandato triennale 2022-2024 al riguardo rilevandosi che i consiglieri Laura Pascotto e Giovanni Cavallaro risultano avere incarichi di amministrazione in società aeroportuali non operative in ambiti geografici strettamente concorrenti alla Società in quanto operative all'interno della *catchment area* del gestore dello scalo bolognese, sottoponendosi pertanto al voto dell'Assemblea la seguente proposta:

Presentazione della proposta di deliberazione

"L'Assemblea ordinaria di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., udita l'esposizione del Presidente e valutati i curricula e gli incarichi attualmente detenuti dei Consiglieri Laura Pascotto e Giovanni Cavallaro

DELIBERA

l'autorizzazione ai sensi e per gli effetti dell'art. 2390, primo comma, del Codice civile, per i Consiglieri Laura Pascotto e Giovanni Cavallaro in relazione alle cariche ed ai ruoli dagli stessi detenuti nelle società svolgenti attività in concorrenza a quella di AdB s.p.a. e ciò in deroga espressa al divieto di concorrenza ex art. 2390."

Votazione della proposta di deliberazione

Il Presidente invita gli intervenuti a non uscire dalla sala per tutta la durata delle operazioni di voto.
Accertato che non sono intervenute variazioni nei soggetti presenti legittimati a votare, dichiara aperta la procedura di votazione in merito all'argomento posto all'ordine del giorno al punto 5.3.
Invita gli azionisti e i portatori di deleghe ad esprimere i voti sulla proposta deliberativa conformemente alle deleghe direttamente o attraverso subdeleghe ricevute.
Invita chi intende esprimere voto favorevole ad alzare la mano.
Invita chi intende esprimere voto contrario ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Invita, infine, chi intende esprimere voto astenuto ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Il Presidente dichiara, quindi, chiusa la votazione in ordine all'argomento posto all'ordine del giorno al punto 5.3.

Comunicazione dei risultati della votazione

A questo punto il Presidente, comunica l'esito delle votazioni.
Comunica quindi l'esito delle votazioni le cui risultanze

sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub L).**

Avendo raggiunto l'approvazione di tanti soci che rappresentano la maggioranza assoluta del capitale sociale rappresentato in Assemblea, come risulta analiticamente nel documento testè allegato, e con:

- Voti favorevoli: n. 31.404.321 azioni, pari al 99,532745% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti contrari: n. 147.427 azioni, pari allo 0,467255% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti di astensione: n. 0 azioni;
- Non votanti: n. 0 azioni;

la proposta è dichiarata approvata.

Proseguendo con il punto 5.4 all'ordine del giorno, il Presidente passa al tema della determinazione del compenso dei componenti e sottopone al voto assembleare la proposta dell'organo amministrativo tesa a semplificare e determinare in modo forfetario il compenso per la carica degli amministratori non esecutivi, con aggiornamento altresì degli emolumenti in linea con realtà comparabili di settore.

Presentazione delle richieste di intervento e apertura della discussione

Il Presidente invita tutti coloro che fossero interessati a presentare richiesta di intervento, a segnalarlo tramite alzata di mano invitandoli, quindi, a recarsi, nell'ordine dallo stesso indicato, presso la postazione dedicata a lato del tavolo della Presidenza.

Non essendovi interventi, dichiara chiusa la discussione.

Il Presidente passa quindi alla votazione sulla proposta di deliberazione.

Presentazione della proposta di deliberazione

"*L'Assemblea ordinaria degli Azionisti di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.,*

DELIBERA

a. di stabilire in Euro 18.000,00 (diciottomila) il compenso lordo annuo per ciascun componente del Consiglio di Amministrazione ai sensi dell'art. 2389, comma 1, c.c., ferma restando la facoltà del Consiglio stesso di stabilire i compensi per gli amministratori investiti di particolari cariche, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, prima parte, c.c.;

b. di riconoscere a ciascun componente del Consiglio di Amministrazione il rimborso delle spese vive sostenute nell'esercizio dell'incarico, laddove debitamente documentate come di prassi per la Società."

Votazione della proposta di deliberazione

Il Presidente invita gli intervenuti a non uscire dalla sala per tutta la durata delle operazioni di voto.

Accertato che non sono intervenute variazioni nei soggetti presenti legittimati a votare, dichiara aperta la procedura

di votazione in merito all'argomento posto all'ordine del giorno al punto 5.4.
Invita gli azionisti e i portatori di deleghe ad esprimere i voti sulla proposta deliberativa conformemente alle deleghe direttamente o attraverso subdeleghe ricevute.
Invita chi intende esprimere voto favorevole ad alzare la mano.
Invita chi intende esprimere voto contrario ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Invita, infine, chi intende esprimere voto astenuto ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Il Presidente dichiara, quindi, chiusa la votazione in ordine all'argomento posto all'ordine del giorno al punto 5.4.

Comunicazione dei risultati della votazione

A questo punto il Presidente, comunica l'esito delle votazioni.
Comunica quindi l'esito delle votazioni le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub M)**.
Avendo raggiunto l'approvazione di tanti soci che rappresentano la maggioranza assoluta del capitale sociale rappresentato in Assemblea, come risulta analiticamente nel documento testè allegato, e con:
- Voti favorevoli: n. 31.551.248 azioni, pari al 99,998415% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti contrari: n. 500 azioni, pari allo 0,001585% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti di astensione: n. 0 azioni;
- Non votanti: n. 0 azioni;

la proposta è dichiarata approvata.

Il Presidente dà atto che è terminata la trattazione del quinto argomento all'ordine del giorno per la Parte Ordinaria e passa alla trattazione del sesto punto all'ordine del giorno.

6. Nomina del Collegio Sindacale ai sensi dell'art. 24 dello Statuto:

6.1 Nomina di un Sindaco effettivo e di due Sindaci supplenti con voto di lista, previa ricognizione e verifica delle designazioni ministeriali per le cariche di Presidente del Collegio e di un membro effettivo;

6.2 Determinazione del compenso dei componenti il Collegio Sindacale.

Il Presidente rammenta che con l'approvazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021 viene a terminare altresì il

mandato del Collegio sindacale e l'Assemblea ordinaria è quindi chiamata a rinnovare l'organo di controllo.
Il rinnovo del Collegio sindacale avverrà con il meccanismo previsto dall'art. 24 dello Statuto sociale, che si riporta qui seguito (per la parte relativa alle modalità di nomina del Collegio).
"*Articolo 24*
24.1 L'assemblea elegge il Collegio sindacale, costituito da 3 (tre) sindaci effettivi, e ne determina il compenso. L'assemblea elegge altresì due sindaci supplenti.
24.2 Ai sensi dell'art. 11, commi 2 e 3, del Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 12 novembre 1997 n. 521, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dell'Economia della Finanza nominano ciascuno un sindaco effettivo. Il sindaco nominato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze assume la funzione di presidente Collegio sindacale.
L'efficacia delle nomine ministeriali suddette, laddove esse siano tempestive e, dunque, precedenti all'assemblea degli Azionisti avente ad oggetto la nomina dell'organo di controllo, decorre dalla data dell'assemblea medesima. In difetto di nomine ministeriali, provvede l'assemblea con le maggioranze di legge senza osservare il procedimento di cui al successivo articolo 24.3, nel rispetto comunque della normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi e fermo restando che in tale ipotesi la presidenza del Collegio sindacale spetterà al sindaco effettivo tratto dalla lista classificata seconda di cui infra.
24.3 Il sindaco effettivo restante e i sindaci supplenti sono nominati dall'assemblea sulla base di liste, presentate dagli Azionisti, nelle quali i candidati devono essere elencati mediante un numero progressivo e devono risultare in numero pari ai posti restanti da coprire. Hanno diritto di presentare le liste soltanto gli Azionisti che, da soli o insieme ad altri Azionisti, risultino titolari della quota di partecipazione minima al capitale sociale stabilita dalla Consob con regolamento per la presentazione delle liste di candidati per la nomina del Consiglio di Amministrazione.
Per la presentazione, il deposito e la pubblicazione delle liste si applica la normativa vigente. Le liste si articolano in due sezioni: una per i candidati alla carica di sindaco effettivo e l'altra per i candidati alla carica di sindaco supplente. Il primo dei candidati di ciascuna sezione deve essere iscritto nel registro dei revisori legali ed avere esercitato l'attività di controllo legale dei conti per un periodo non inferiore a tre anni.
Nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi, le liste devono in ogni caso includere, al primo posto di ciascuna sezione della lista, candidati di genere diverso.

Dalla lista che ha ottenuto il maggior numero dei voti viene tratto, nell'ordine progressivo con il quale sono elencati nelle sezioni della lista stessa, un sindaco supplente. Dalla lista classificata seconda in base ai voti espressi dagli Azionisti e che non sia collegata in alcun modo neppure indirettamente né con la lista che ha ottenuto il maggior numero di voti né con i soci che hanno presentato o votato quella lista, vengono tratti un sindaco effettivo e un sindaco supplente ai sensi della normativa vigente e con le modalità previste dall'art. 13.3, lettera b), da applicare distintamente a ciascuna delle sezioni in cui le altre liste sono articolate.

24.4 I componenti il Collegio sindacale sono scelti tra coloro che siano in possesso dei requisiti di professionalità e di onorabilità indicati nel decreto del Ministero della giustizia 30 marzo 2000, n. 162. Ai fini di quanto previsto dall'art. 1, comma 2, lettere b) e c) di tale decreto, si considerano strettamente attinenti all'ambito di attività della Società le materie inerenti il diritto della navigazione aerea, il diritto commerciale, l'economia aziendale e la finanza aziendale, nonché le materie e i settori di attività connessi o inerenti all'attività esercitata dalla Società e di cui all'articolo 4 dello statuto. Per quanto riguarda la composizione del Collegio sindacale, le situazioni di ineleggibilità ed i limiti al cumulo degli incarichi di amministrazione e controllo che possono essere ricoperti da parte dei componenti il Collegio sindacale, trovano applicazione le disposizioni di legge e di regolamento vigenti.

24.5 Per la nomina di sindaci che abbia luogo al di fuori delle ipotesi di rinnovo dell'intero Collegio sindacale, l'assemblea delibera con le maggioranze di legge e senza osservare il procedimento previsto all'articolo 24.3, ma comunque in modo tale da assicurare una composizione del Collegio sindacale conforme a quanto disposto dall'art. 11, commi 2 e 3, del Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 12 novembre 1997 n. 521, dall'art. 1, comma 1, del Decreto del Ministero della Giustizia 30 marzo 2000, n. 162, nonché il rispetto del principio di rappresentanza delle minoranze e della normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi. In caso di sostituzione di un sindaco subentra il sindaco supplente appartenente alla medesima lista e dello stesso genere di quello dimissionario o decaduto.

24.6 I sindaci uscenti sono rieleggibili."

Il Presidente segnala che, come previsto anche dal sopra citato articolo 24 dello Statuto Sociale, ai sensi dell'art. 11, commi 2 e 3, del Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 12 novembre 1997 n. 521, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (già MIT)

e il Ministero dell'Economia e delle Finanze hanno nominato, rispettivamente, l'11 febbraio 2022 e il 18 gennaio 2022, quali sindaci effettivi di espressione ministeriale in AdB, le dottoresse Francesca Aielli e Rosalba Cotroneo. La dr.ssa Cotroneo, nominata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze assumerà la funzione di Presidente del Collegio sindacale.
Le nomine di detti Sindaci di espressione ministeriale saranno efficaci dalla data odierna.
Pertanto, l'elezione odierna mediante liste avrà ad oggetto esclusivamente la nomina di un Sindaco effettivo e dei due Sindaci supplenti.
Il Presidente segnala al riguardo che la quota di partecipazione necessaria per presentare le liste per l'elezione del Collegio sindacale è stata stabilita al 2,50% dalla determinazione dirigenziale Consob n. 60 del 28 gennaio 2022.
Rammenta inoltre che, con il rinnovo degli organi sociali per gli esercizi 2022 - 2024 previsto nel corso dell'Assemblea del 26 aprile 2022, l'organo di controllo dovrà avere almeno due quinti di Sindaci appartenenti al genere meno rappresentato ai sensi dell'art. 148, comma 1-*bis*, del TUF, nel testo vigente.
Comunica che sono state depositate n. 2 liste per la nomina dei componenti il Collegio Sindacale.
Tali liste risultano presentate nel rispetto delle modalità e dei termini previsti dalle vigenti disposizioni statutarie di cui all'articolo 24.
In particolare,
- la **LISTA 1** è stata presentata in data 31 marzo 2022 da 8 Azionisti Pubblici aderenti al Patto parasociale, pubblicato per estratto il 6 agosto 2021, rappresentanti il 48,11% delle azioni aventi diritto di voto, e contiene l'indicazione del seguente candidato, elencato mediante numero progressivo:
Sindaco supplente
1. SERGIO GRAZIOSI
Unitamente alla lista sono stati depositati presso la Sede sociale il curriculum, contenente le caratteristiche personali e professionali del candidato e corredato da tutti gli incarichi di amministrazione e di controllo ricoperti presso altre società, l'accettazione della candidatura e dell'incarico (condizionato alla nomina), l'attestazione relativa all'insussistenza di cause di incompatibilità e ineleggibilità, l'attestazione afferente il possesso dei requisiti previsti dalla legge di onorabilità, professionalità e di indipendenza stabiliti per i Sindaci dall'art. 148 comma 3, del D.Lgs. n. 58/1998, e di quelli previsti dal codice di autodisciplina redatto dal Comitato per la Corporate Governance di Borsa Italiana S.p.A.

- la **LISTA 2** è stata presentata in data 30 marzo 2022 dagli Azionisti Atlantia s.p.a., 2i Aeroporti s.p.a. e SAGAT s.p.a., rappresentanti il 29,38% delle azioni aventi diritto di voto, e contiene l'indicazione dei seguenti candidati elencati mediante numero progressivo:

Sindaco effettivo

1) ALESSANDRO BONURA

Sindaco supplente

1) ALESSIA BASTIANI

Unitamente alla lista sono state depositate presso la Sede sociale la dichiarazione attestante l'assenza di rapporti di collegamento, anche indiretti, con gli azionisti che detengono, anche congiuntamente, una partecipazione di controllo o di maggioranza, nonché apposite dichiarazioni con le quali i singoli candidati accettano la propria candidatura dichiarando l'inesistenza di cause di ineleggibilità, decadenza ed incompatibilità previste dalla Legge, nonché l'esistenza dei requisiti di onorabilità, indipendenza e professionalità prescritti dalla legge per i membri del Collegio Sindacale.

E' stato altresì fornito, per ogni candidato, il curriculum, contenente le caratteristiche personali e professionali del candidato e corredato da tutti gli incarichi di amministrazione e di controllo ricoperti presso altre società.

Ricorda che:

- ogni Azionista ha diritto di votare una sola lista;
- le attribuzioni, i doveri e la durata in carica dei Sindaci sono quelli stabiliti per legge. Non possono essere eletti Sindaci, e se eletti decadono, coloro per i quali ai sensi di legge o di regolamento, ricorrono cause di ineleggibilità e di decadenza o che non siano in possesso dei necessari requisiti. Il requisito di cui all'articolo 1, comma 2, lettere b) e c), e comma 3 del decreto del Ministero di Grazia e Giustizia n. 162 del 30 marzo 2000 sussiste qualora la professionalità maturata attenga rispettivamente: (i) al settore di operatività dell'impresa; (ii) alle materie giuridiche, economiche, finanziarie e tecnico scientifiche, relative ai settori di cui alla lettera (i) che precede. Oltre che negli altri casi previsti dalla legge, non possono essere eletti Sindaci e se eletti decadono dall'ufficio, coloro che ricoprano la carica di sindaco effettivo in più di 5 (cinque) società italiane quotate nei mercati regolamentati italiani. Si applicano le ulteriori previsioni sui limiti al cumulo degli incarichi previste dall'art. 144-*terdecies* del TUF.

Per la nomina di un Sindaco Effettivo e due Sindaci Supplenti passa ora a mettere in votazione le liste presentate.

Ricorda che ogni socio può votare una sola lista. I voti

espressi in violazione a tale divieto non saranno attribuiti ad alcuna lista.

Presentazione delle richieste di intervento ed apertura della discussione

Il Presidente invita tutti coloro che fossero interessati a presentare richiesta di intervento, a segnalarlo tramite alzata di mano invitandoli, quindi, a recarsi, nell'ordine dallo stesso indicato, presso la postazione dedicata a lato del tavolo della Presidenza.

Non essendovi interventi, dichiara chiusa la discussione.

Il Presidente passa quindi alla votazione, proponendo all'assemblea di deliberare, per prima cosa, in merito al all'elezione di un sindaco effettivo e di due supplenti con voto di lista e poi di procedere con la votazione sul compenso dei Sindaci.

Votazione delle liste

Il Presidente invita gli intervenuti a non uscire dalla sala per tutta la durata delle operazioni di voto.

Accertato che non sono intervenute variazioni nei soggetti presenti legittimati a votare, dichiara quindi aperta la procedura di votazione in merito al voto di lista posto al sesto punto all'ordine del giorno.

Il Presidente informa che gli Azionisti possono restare al proprio posto ed esprimere il proprio voto sulle liste mediante alzata di mano.

Invita gli Azionisti e i portatori di deleghe che intendano esprimere voti diversificati relativamente alla stessa proposta, di dichiarare il numero di azioni per le quali intendono esprimere il voto diversificato.

Invita:

- chi intende esprimere voto favorevole alla lista 1 ad alzare la mano;
- chi intende esprimere voto favorevole alla lista 2 ad alzare la mano;
- chi intende esprimere voto contrario ad entrambe le liste ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega;
- chi intende astenersi su entrambe le liste ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.

Dichiara quindi chiusa la votazione in ordine all'indicata proposta sull'argomento posto all'ordine del giorno al punto 6.1 ed invita un addetto a fornire l'esito delle votazioni.

Comunica quindi l'esito delle votazioni le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub N):**

- la **LISTA 1** presentata da 8 Azionisti Pubblici aderenti al

patto parasociale pubblicato per estratto il 6 agosto 2021, risulta avere conseguito il voto di n. 17.180.850 azioni, corrispondente al 54,452926% del capitale sociale presente;
- la **LISTA 2** presentata dall'Azionista Atlantia S.p.A., risulta avere conseguito il voto di n. 14.370.898 azioni, corrispondente al 45,547074% del capitale sociale presente.
Risultano altresì essere stati espressi:
- Voti di astensione a entrambe le liste: n. 0 azioni;
- Voti contrari a entrambe le liste: n. 0 azioni;
- Non votanti: n. 0 azioni.
A conclusione delle operazioni di voto, dichiaro pertanto che sulla base di quanto disposto dallo Statuto Sociale, risultano nominati in qualità di componenti il Collegio Sindacale, oltre alle dottoresse Francesca Aielli e Rosalba Cotroneo, quest'ultima con funzioni di Presidente, i signori:
ALESSANDRO BONURA – Sindaco effettivo
SERGIO GRAZIOSI – Sindaco supplente
ALESSIA BASTIANI – Sindaco supplente
Pertanto, il Presidente proclama nominato, anche per effetto di tale votazione, il nuovo Collegio Sindacale, in carica per i tre esercizi 2022, 2023 e 2024, nelle persone di:
- Rosalba COTRONEO, nata a Scafati (SA) il giorno 19 novembre 1960, domiciliata in Roma (RM), Via Monasterace n. 53, codice fiscale CTR RLB 60S59 I483J, iscritta al Registro dei Revisori Legali al n. 62924 D.M. 26 aprile 1995, G.U. n. 32 bis del 28 aprile 1995, Presidente del Collegio Sindacale;
- Francesca AIELLI, nata a Roma (RM) il giorno 28 gennaio 1964, domiciliata in Roma (RM), Via Marmorata n. 149, codice fiscale LLA FNC 64A68 H501E, iscritta al Registro dei Revisori Legali al n. 102662 D.M. 25 novembre 1999, G.U. n. 100 del 17 dicembre 1999, Sindaco effettivo;
- Alessandro BONURA, nato a Roma (RM) il giorno 14 aprile 1966, domiciliato in Roma (RM), Via Cipro n. 12, codice fiscale BNR LSN 66D14 H501L, iscritto al Registro dei Revisori Legali al n. 68939 D.M. 26 marzo 1996, G.U. n. 28 bis del 5 aprile 1996, Sindaco effettivo;
- Sergio GRAZIOSI, nato a Bologna (BO) il giorno 7 marzo 1968, domiciliato in Bologna (BO), Via d'Azeglio n. 31, codice fiscale GRZ SRG 68C07 A944K, iscritto al Registro dei Revisori Legali al n. 75927 D.M. 26 maggio 1999, pubblicato in G.U. n. 45 del 8 giugno 1999, Sindaco supplente;
- Alessia BASTIANI, nata a Firenze (FI) il giorno 12 luglio 1968, domiciliata in Firenze (FI), Via Pian Dei Giullari n. 117, codice fiscale BST LSS 68L52 D612E, iscritta al Registro dei Revisori Legali al n. 85543 D.M. 27 luglio 1999, G.U. n. 77 del 28 settembre 1999, Sindaco supplente.
Dà atto che i nominati Sindaci hanno dichiarato, prima della Assemblea, di accettare la carica, ove deliberata dall'Assemblea medesima.
Il nuovo Collegio scadrà con l'approvazione del bilancio

d'esercizio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2024.
Precisa che l'accertamento del possesso dei requisiti di indipendenza e, in generale, di legge da parte dei Sindaci neonominati sarà effettuato dallo stesso Collegio nella prima riunione utile, così come indicato nel Codice di Corporate Governance adottato dalla Società.
Al fine di sottoporre alle decisioni dell'Assemblea l'ultimo argomento odierno, il Presidente passa alla trattazione del punto 6.2 all'ordine del giorno al riguardo ricordando in proposito la proposta dell'organo amministrativo uscente. Più precisamente, in tema di compensi dell'organo di controllo il Consiglio uscente ha proposto che l'Assemblea provveda a determinare gli emolumenti per i Sindaci sulla base delle linee di indirizzo per la remunerazione dei Sindaci di AdB e delle società appartenenti al suo gruppo, approvate dal Consiglio di Amministrazione della Società il 21 febbraio 2019.
L'Assemblea dei Soci del 29 aprile 2019 ha deliberato nel senso conforme alla proposta che viene qui rinnovata, al riguardo dandosi atto che la remunerazione è risultata adeguata e per tale ragione viene riproposta al voto assembleare. Si propone, quindi, che i compensi dei Sindaci dell'Emittente siano determinati come segue, oltre al rimborso delle spese di viaggio e di soggiorno sostenute per l'espletamento dell'incarico, laddove debitamente documentate come di prassi per la Società:
1. Euro 12.000,00 (dodicimila) per le riunioni periodiche per le attività svolte ai sensi dell'art. 2403, comma 1 e art. 2404 del codice civile. In caso di nomina o sostituzione in corso d'anno, l'onorario è ragguagliato al periodo di effettiva permanenza in carica;
2. Euro 20.000,00 (ventimila) per la redazione della Relazione al bilancio dell'esercizio precedente di cui all'art. 2429 del codice civile, riconoscendo al Presidente del Collegio sindacale la maggiorazione del 40% (quaranta per cento);
3. Euro 5.000,00 (cinquemila) per le prestazioni specifiche diverse da quelle indicate nei precedenti punti 1 e 2, qualora il Collegio sindacale sia chiamato, per legge, al rilascio di valutazioni, pareri o relazioni. Si precisa che tale onorario compete, in ogni caso, al momento della sottoscrizione delle relazioni che accompagnano il bilancio o i bilanci straordinari, senza alcun riferimento temporale richiesto dall'espletamento del compito;
4. Euro 500,00 (cinquecento) forfettarie per la partecipazione a ciascuna riunione del Consiglio di Amministrazione, dell'Assemblea, dei Comitati e a ciascuna riunione del Collegio sindacale differente dagli incontri periodici di cui al punto 1. Il compenso sarà spettante

anche in caso di audio, video e teleconferenza.
In esito alle maggiorazioni di cui sopra non sarà più corrisposta alcuna indennità per i tempi di trasferimento, essendo gli stessi considerati assorbiti nei compensi di cui ai punti 1, 2 e 4. I suddetti compensi sono da intendersi comprensivi anche dei cd. "rimborsi per le spese generali di Studio e per le indennità di assenza dallo Studio per trasferte al di fuori del Comune ove è ubicato lo Studio del Membro del Collegio sindacale" e dei compensi spettanti per l'eventuale parere sulla delibera del Consiglio di Amministrazione che fissa la remunerazione degli Amministratori investiti di particolari cariche, *ex* art. 2389, comma 3, c.c., oltre che eventuali pareri sulla delibera del Consiglio di Amministrazione in materia di cooptazione degli Amministratori; tutti i compensi sono da liquidarsi trimestralmente.

Presentazione delle richieste di intervento e apertura della discussione

Il Presidente invita tutti coloro che fossero interessati a presentare richiesta di intervento, a segnalarlo tramite alzata di mano invitandoli, quindi, a recarsi, nell'ordine dallo stesso indicato, presso la postazione dedicata a lato del tavolo della Presidenza.
Non essendovi interventi, dichiara chiusa la discussione.
Il Presidente passa quindi alla votazione sulla proposta di deliberazione.

Presentazione della proposta di deliberazione

Presenta a questo punto la proposta di deliberazione che il Consiglio di Amministrazione sottopone all'odierna Assemblea in merito all'argomento posto all'ordine del giorno al punto 6.2:
"L'Assemblea ordinaria degli Azionisti di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.,

DELIBERA

(a) di attribuire ai Sindaci - in linea con i principi deliberati dal Consiglio di Amministrazione del 21 febbraio 2019 - i seguenti emolumenti, oltre al rimborso delle spese di viaggio e di soggiorno documentate e sostenute per l'espletamento dell'incarico:
i. Euro 12.000,00 (dodicimila) per le riunioni periodiche per le attività svolte ai sensi dell'art. 2403, comma 1 e art. 2404 del codice civile. In caso di nomina o sostituzione in corso d'anno, l'onorario è ragguagliato al periodo di effettiva permanenza in carica;
ii. Euro 20.000,00 (ventimila) per la redazione della Relazione al bilancio dell'esercizio precedente di cui all'art. 2429 del codice civile, riconoscendo al Presidente del Collegio sindacale la maggiorazione del 40% (quaranta per cento);
iii. Euro 5.000,00 (cinquemila) per le prestazioni

specifiche diverse da quelle indicate nei precedenti punti 1 e 2, qualora il Collegio sindacale sia chiamato, per legge, al rilascio di valutazioni, pareri o relazioni. Si precisa che tale onorario compete, in ogni caso, al momento della sottoscrizione delle relazioni che accompagnano il bilancio o i bilanci straordinari, senza alcun riferimento temporale richiesto dall'espletamento del compito;

iv. Euro 500,00 (cinquecento) forfettarie per la partecipazione a ciascuna riunione del Consiglio di Amministrazione, dell'Assemblea, dei Comitati e a ciascuna riunione del Collegio sindacale differente dagli incontri periodici di cui al punto 1. Il compenso sarà spettante anche in caso di audio, video e teleconferenza.

In esito alle maggiorazioni di cui sopra non sarà più corrisposta alcuna indennità per i tempi di trasferimento, essendo gli stessi considerati assorbiti nei compensi di cui ai punti 1, 2 e 4. I suddetti compensi sono da intendersi comprensivi anche dei cd. "rimborsi per le spese generali di Studio e per le indennità di assenza dallo Studio per trasferte al di fuori del Comune ove è ubicato lo Studio del Membro del Collegio sindacale" e dei compensi spettanti per l'eventuale parere sulla delibera del Consiglio di Amministrazione che fissa la remunerazione degli Amministratori investiti di particolari cariche, ex art. 2389, comma 3, c.c., oltre che eventuali pareri sul-la delibera del Consiglio di amministrazione in materia di cooptazione degli Amministratori; tutti i compensi sono da liquidarsi trimestralmente."

Votazione della proposta di deliberazione

Il Presidente invita gli intervenuti a non uscire dalla sala per tutta la durata delle operazioni di voto.

Accertato che non sono intervenute variazioni nei soggetti presenti legittimati a votare, dichiara aperta la procedura di votazione in merito all'argomento posto all'ordine del giorno al punto 6.2.

Invita gli azionisti e i portatori di deleghe ad esprimere i voti sulla proposta deliberativa conformemente alle deleghe direttamente o attraverso subdeleghe ricevute.

Invita chi intende esprimere voto favorevole ad alzare la mano.

Invita chi intende esprimere voto contrario ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.

Invita, infine, chi intende esprimere voto astenuto ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.

Il Presidente dichiara, quindi, chiusa la votazione in ordine all'argomento posto all'ordine del giorno al punto

6.2.

Comunicazione dei risultati della votazione

A questo punto il Presidente, comunica l'esito delle votazioni.

Comunica quindi l'esito delle votazioni le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub O).**

Avendo raggiunto l'approvazione di tanti soci che rappresentano la maggioranza assoluta del capitale sociale rappresentato in Assemblea, come risulta analiticamente nel documento testè allegato, e con:

- Voti favorevoli: n. 31.551.748 azioni, pari al 100% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti contrari: n. 0 azioni;
- Voti di astensione: n. 0 azioni;
- Non votanti: n. 0 azioni;

la proposta è dichiarata approvata.

Il Presidente dà atto che è terminata la trattazione del sesto punto all'ordine del giorno.

Interviene il socio Giovanni Mercadante, il quale, dichiarando di essere un azionista di lungo corso oltre che un fruitore dei servizi dell'Aeroporto, segnala alcuni aspetti a suo avviso problematici per i passeggeri, quali la geolocalizzazione dell'Aeroporto in *Google Maps*, che ritiene non sufficientemente precisa, i controlli di sicurezza, che rischiano di far perdere il volo, e il prezzo del biglietto del *People Mover,* a suo avviso eccessivamente alto (pur riconoscendo che non si tratta di un aspetto di competenza di AdB).

Risponde l'Amministratore Delegato Ventola, che, dopo aver ringraziato l'azionista per l'intervento e per la partecipazione personale all'Assemblea, sottolinea che l'attenzione al passeggero è un tema centrale di AdB e che l'impegno della Società è costantemente quello di migliorare i servizi offerti agli utenti, sia direttamente sia indirettamente tramite le imprese appaltatrici. Ritiene quindi importanti, nell'ottica del costante miglioramento, il coinvolgimento e le opinioni degli azionisti e di tutti i passeggeri, che vengono ascoltate con attenzione dalla Società.

Non essendovi ulteriori interessati e nessuno degli aventi diritto opponendosi, dichiara chiusa la trattazione degli argomenti all'ordine del giorno.

Prima di concludere, il Presidente rivolge un vivo ringraziamento all'Amministratore Delegato, al Segretario dell'Assemblea e altresì al Notaio e, più in generale, a tutti coloro che hanno collaborato per l'organizzazione e lo svolgimento di questa Assemblea.

Rivolge, infine, a tutti i presenti un sentito

ringraziamento per aver partecipato ai lavori assembleari.
Dichiara, quindi, chiusi i lavori assembleari alle ore 12.07.
Il comparente, sotto la sua personale responsabilità, consapevole della rilevanza penale del suo comportamento ai sensi dell'art. 55 d. lgs. 231 del 2007, dichiara:
- di essere a conoscenza che le informazioni e gli altri dati forniti in occasione dell'istruttoria e della stipula del presente atto saranno impiegati dal notaio verbalizzante ai fini degli adempimenti previsti dal citato d. lgs.;
- che tali informazioni e dati sono aggiornati.
Le spese di questo atto e quelle inerenti e conseguenti si assumono dalla Società.
La parte comparente mi dispensa dalla lettura della documentazione allegata.

Io notaio

dell'atto ho dato lettura alla parte comparente che lo approva e conferma.
Scritto da persona di mia fiducia e completato da me notaio su undici fogli per quarantaquattro pagine.
Sottoscritto alle ore 12.07.
F.ti Enrico Postacchini - FEDERICO TASSINARI

Allegato A) al N. 7336/5760 di Rep.

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2022
(2^ Convocazione del)

SITUAZIONE ALL'ATTO DELLA COSTITUZIONE

Comunico che sono ora presenti o rappresentati n. 13 legittimati, portatori in proprio o per delega di n. 31.551.248 azioni ordinarie, aventi diritto di voto, che rappresentano il 87,337487% del capitale sociale

Azionisti in proprio: 2
Azionisti in delega: 11
Teste: 7 Azionisti. :13

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

26/04/2022 11:03:46

Elenco Intervenuti (Tutti ordinati cronologicamente)

Assemblea Ordinaria

Badge	Titolare / Tipo Rap.	Deleganti / Rappresentati legalmente	Ordinaria
1		COMPUTERSHARE S.P.A. RAPPRESENTANTE DESIGNATO IN QUALITA' DI DELEGATO 135-UNDECIES TUF IN PERSONA DI FABIO FERRARI	0
	1 D	ATLANTIA S.P.A.	10.613.628
	2 D	CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	836.201
	3 D	COMUNE DI BOLOGNA	1.400.590
		Totale azioni	**12.850.419**
			35,571439%
2		BARALDI FRANCO	0
	1 D	C.C.I.A.A. DI BOLOGNA	14.124.377
	2 D	C.C.I.A.A. DI FERRARA	80.827
		Totale azioni	**14.205.204**
			39,321640%
3		GUBERTI SIMONE	0
	1 D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A	7.000
	2 D	DNCA INVEST BEYOND INFRASTRUCTURE AND TRANSITION	129.834
	3 D	ISHARES VII PLC	10.593
		Totale azioni	**147.427**
			0,408095%
4		BARBERO MICHELE	0
	1 D	2I AEROPORTI SPA	2.425.700
	2 D	SAGAT SPA - SOCIETA' AZIONARIA GESTIONE AEROPORTO TORINO S.P	1.183.643
		Totale azioni	**3.609.343**
			9,991077%
5		MISSONI ELETTRA	3.000
			0,008304%
6		BONACINI PAOLO	200
			0,000554%
7		CORSINI ANDREA	0
	1 D	REGIONE EMILIA ROMAGNA	735.655
		Totale azioni	**735.655**
			2,036378%

Totale azioni in proprio	3.200
Totale azioni in delega	31.548.048
Totale azioni in rappresentanza legale	0
TOTALE AZIONI	31.551.248
	87,337487%
Totale azionisti in proprio	2
Totale azionisti in delega	11
Totale azionisti in rappresentanza legale	0
TOTALE AZIONISTI	13
TOTALE PERSONE INTERVENUTE	7

Legenda:

D: Delegante R: Rappresentato legalmente

Aeroporto di Bologna

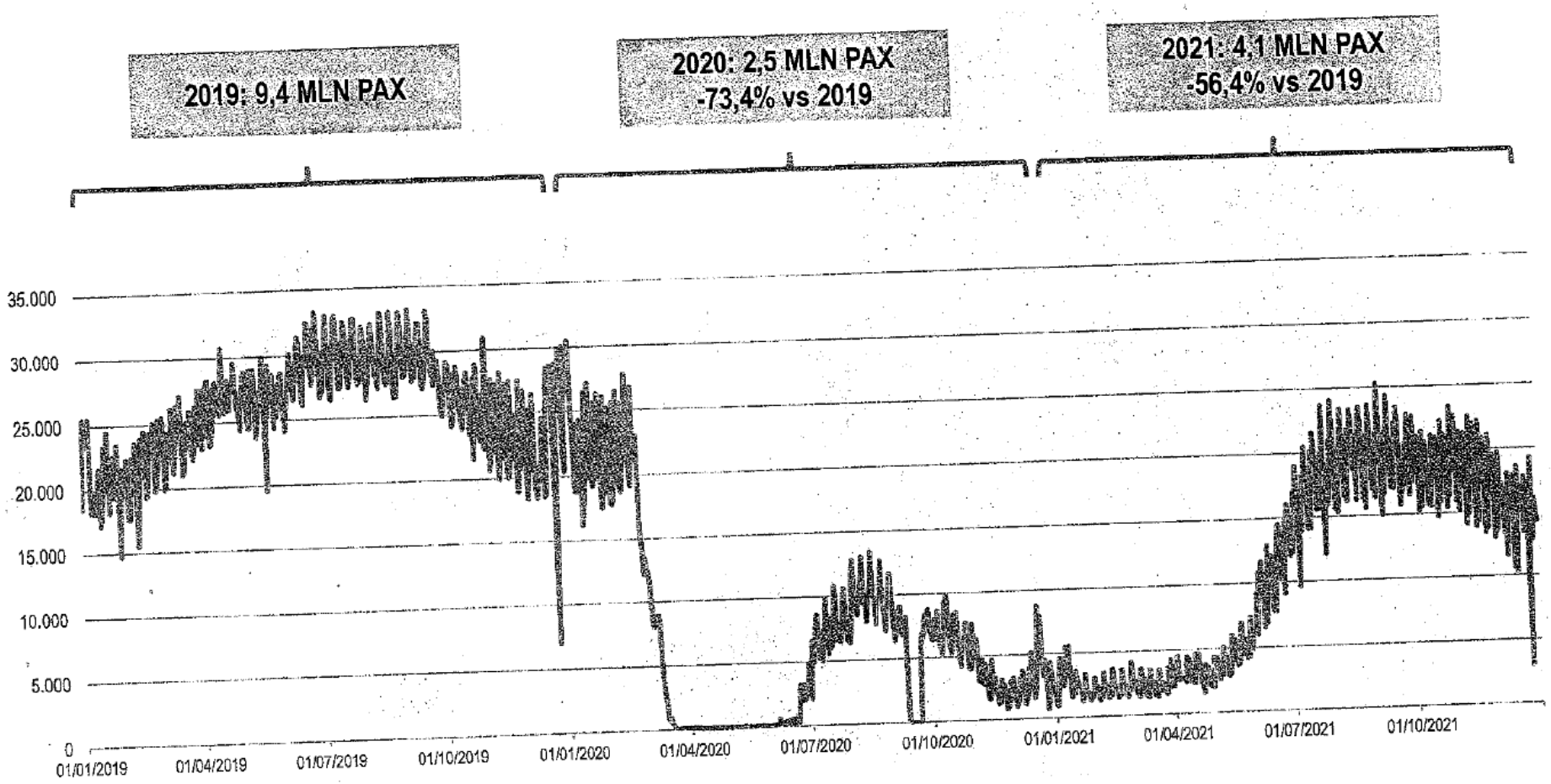
Bilancio 2021
Assemblea degli Azionisti

Conferenza Stampa

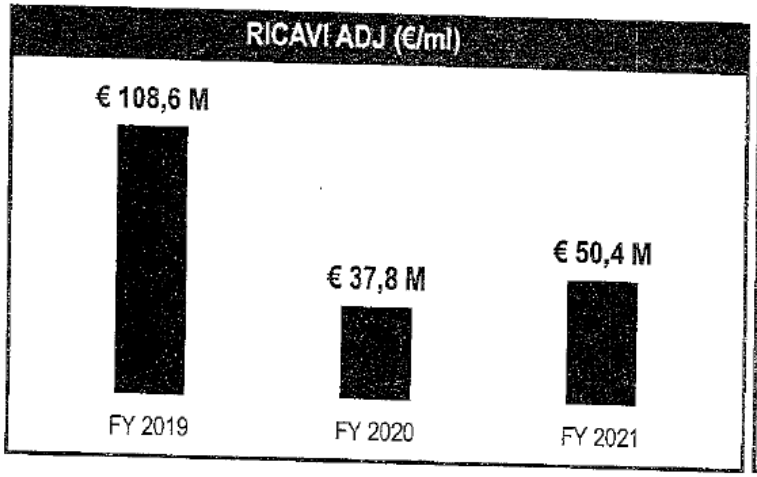
Bologna, 26 aprile 2022

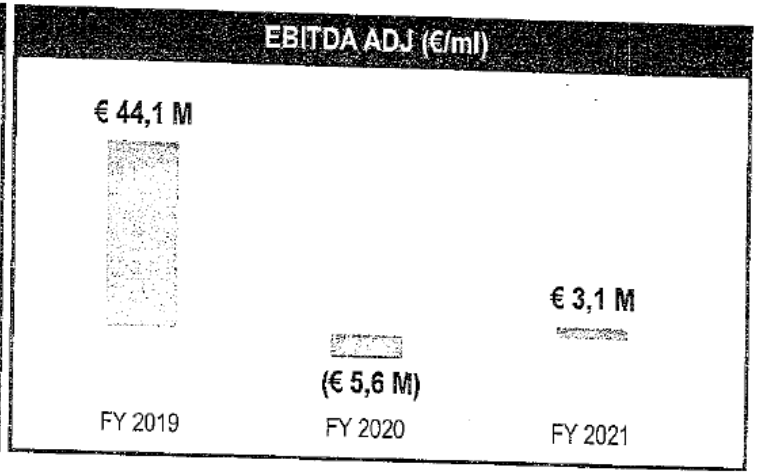
Allegato B al N. 7296/4763 di Rep.

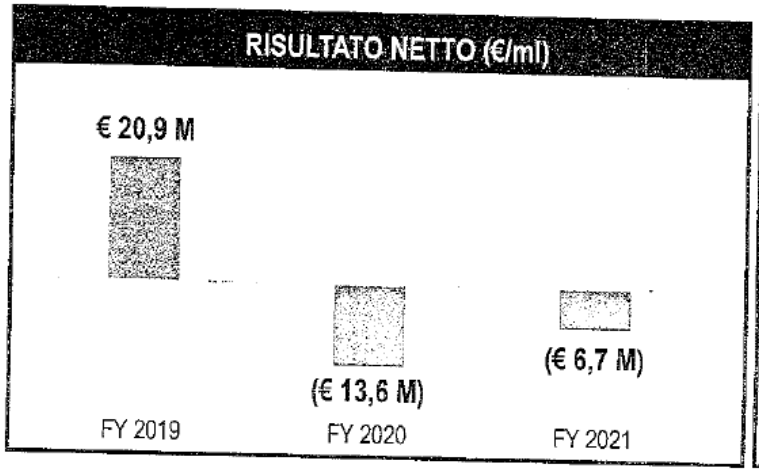
ANDAMENTO DEL TRAFFICO ADB NEL TRIENNIO 2019-2021

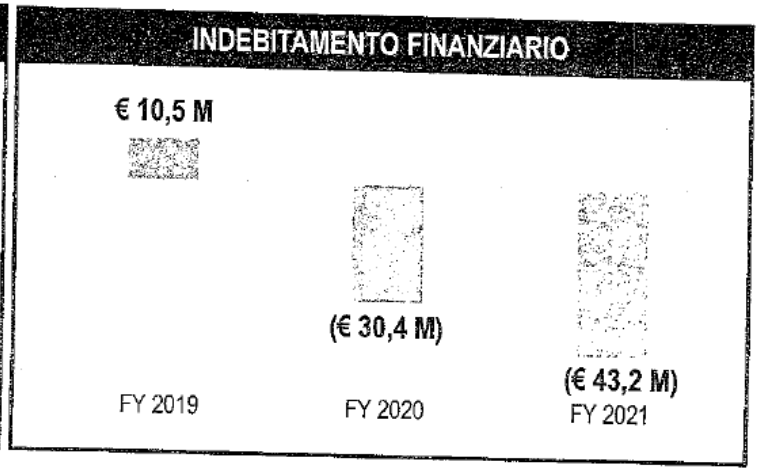


RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI NEL TRIENNIO 2019-2021









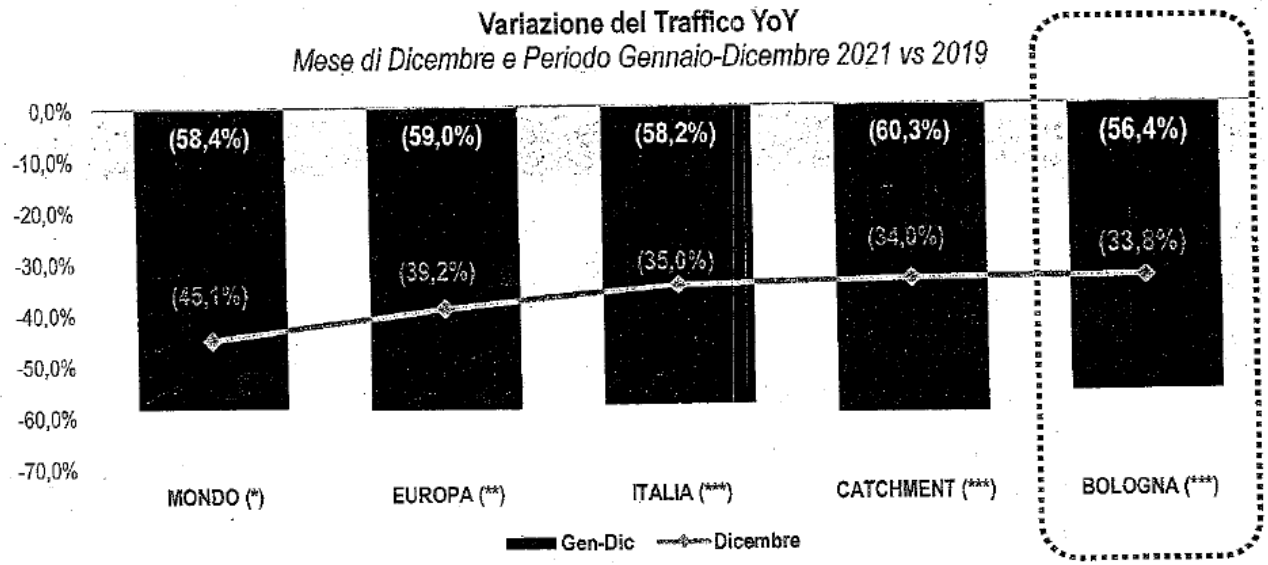
ANDAMENTO DEL TRAFFICO NEL 2021

Complessivamente, **nel 2021 si è registrata una diminuzione del traffico passeggeri mondiale pari al 58,4%** rispetto ai valori pre-Covid. Nel mese di dicembre la variazione rispetto al 2019 scende al 45,1%.

A livello **europeo** nel 2021 si è registrata una diminuzione del traffico passeggeri pari al **59%** rispetto al 2019, mentre nel mese di dicembre la variazione rispetto al 2019 scende al 39,2%.

Nel mese di dicembre il traffico in Italia ha riportato un dato in miglioramento rispetto al dato europeo (-35,0%), con una variazione progressiva di -58,2%.

In questo contesto, **l'aeroporto di Bologna riporta un calo del traffico più contenuto rispetto al dato nazionale sia a livello progressivo (-56,4%), che sul singolo mese di dicembre (-33,8%).**



Fonte:
(*) IATA Air Passengers Monthly Analysis, Dicembre 2021 - Revenue Passenger Per Kilometer;
(**) Dati di traffico ACI Europe
(***) Dati Traffico al 31/12/2021 Assaeroporti e Aeroporti2030 – Variazione puntuale del numero totale di passeggeri.
Note: Catchment: comprende gli aeroporti di Bologna, Venezia, Treviso, Verona, Ancona, Firenze, Pisa, Parma, Forlì, Rimini.

PRINCIPALI RISULTATI CONSOLIDATI FY 2021

TRAFFICO PASSEGGERI

2.506.258 PAX
FY 2020

+63,7%

4.103.816 PAX
FY 2021

RICAVI ADJ

€ 37,8 M
FY 2020

+33,6%

€ 50,4 M
FY 2021

EBITDA

(€ 3,9 M)
FY 2020

+€7,5M

€ 3,5 M
FY 2021

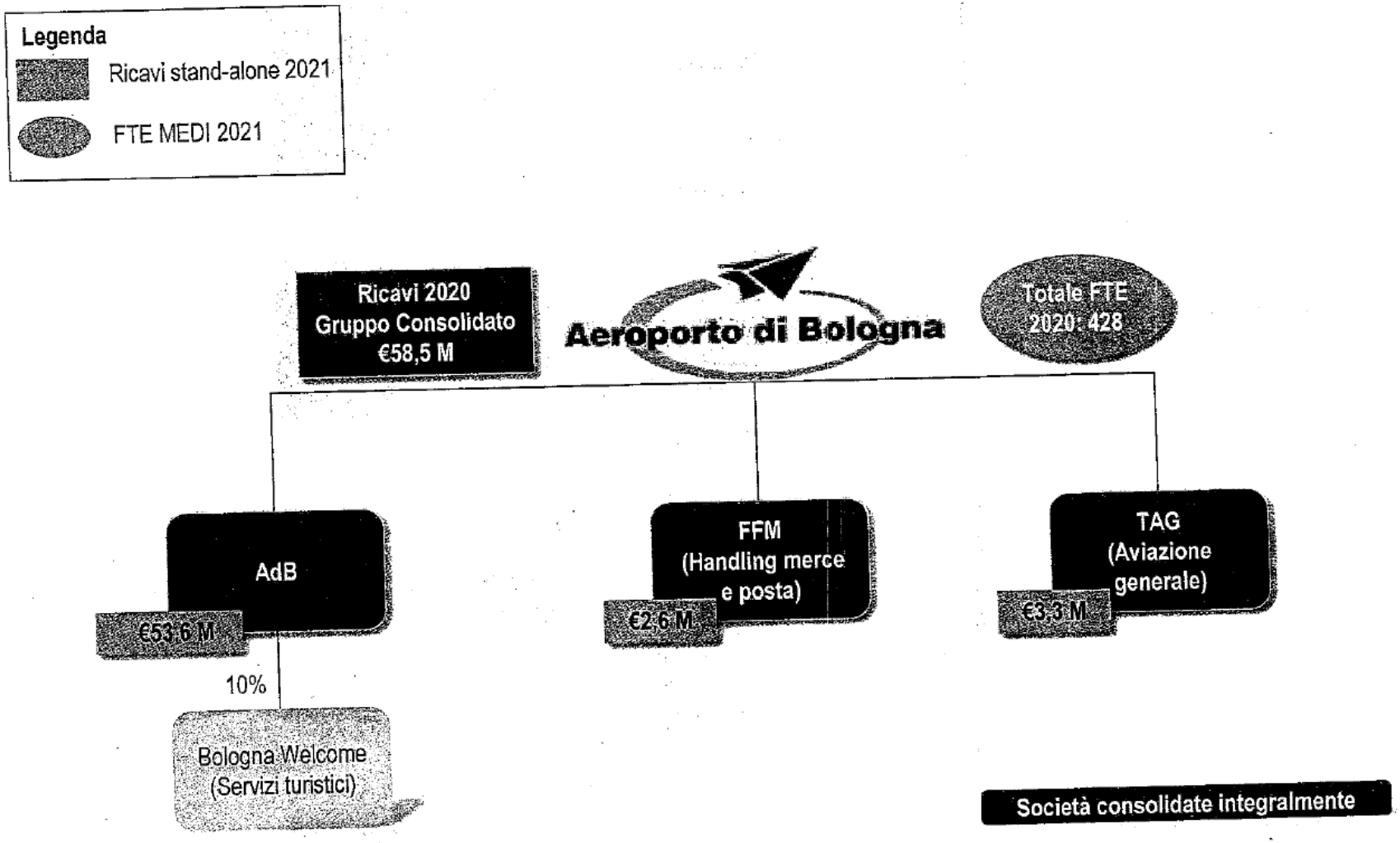
RISULTATO D'ESERCIZIO

(€ 13,6 M)
FY 2020

+€6,9M

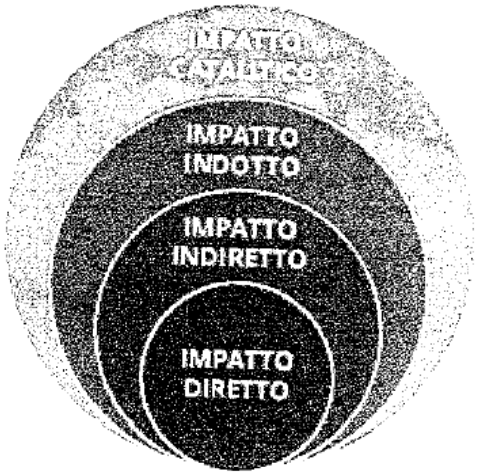
(€ 6,7 M)
FY 2021

STRUTTURA DEL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 2021



OCCUPAZIONE E PIL GENERATI SUL TERRITORIO DA BLQ

Anche nell'ambito di un'emergenza sanitaria senza precedenti come quella causata dal Covid-19, che ha imposto importanti restrizioni al trasporto aereo e allo spostamento dei passeggeri, **la rilevanza del settore aeroportuale per l'economia locale e il tessuto sociale in cui opera si conferma elemento cardine per la crescita e la competitività del territorio.**



2019 9,4 mln di passeggeri	2020 2,5 mln di passeggeri	2021 4,1 mln di passeggeri
24.335 occupati 1.672 mln € PIL	*	*
5.744 occupati 153 mln € PIL	1.728 occupati 46 mln € PIL	2.643 occupati 71 mln € PIL
7.138 occupati 428 mln € PIL	2.147 occupati 129 mln € PIL	3.285 occupati 197 mln € PIL
8.205 occupati 460 mln € PIL	2.468 occupati 138 mln € PIL	3.776 occupati 212 mln € PIL
21.087 occupati 1.041 mln €PIL	6.343 occupati ** 313 mln €PIL	9.704 occupati ** 480 mln €PIL

Fonte: stima effettuata attraverso un calcolatore ("Economic Impact Online Calculator") elaborato da ACI Europe sulla base di uno studio effettuato da InterVISTAS nel 2015.
* L'impatto catalitico risulta al momento difficilmente quantificabile in presenza di un evento straordinario come la pandemia in corso.
** Il dato sugli occupati è un calcolo teorico che, in questa situazione straordinaria, non corrisponde all'occupazione reale in quanto gli effetti della pandemia vengono mitigati temporaneamente dalla presenza di strumenti quali la Cassa Integrazione e il blocco dei licenziamenti.

IL PIANO DI SOSTENIBILITA'

Tra le principali iniziative legate al tema della sostenibilità portate avanti nel 2021, si evidenzia la **definizione del Piano di Sostenibilità 2021-2030**, redatto con l'obiettivo di dare maggiore coesione ed evidenza agli sforzi portati avanti negli anni e di confermare il crescente impegno di AdB in questo ambito. Il Piano di Sostenibilità di AdB è strutturato su **tre pillar: PLANET, PEOPLE e PROSPERITY, rispettivamente riguardanti tematiche di sostenibilità ambientale, sociale ed economica**. Per ciascun pillar sono stati definiti gli ambiti d'azione e gli obiettivi strategici.

PLANET Sostenibilità ambientale			PEOPLE Sostenibilità sociale	
AMBIENTE	**NET ZERO CARBON**	**MOBILITÀ**	**Parità di genere, Diversity & Inclusion**	**Modello di business ESG oriented**
Impatto ambientale (rumore, aria, acqua)	**Decarbonizzazione**	**Mobilità sostenibile/SAF**	**Workforce Employment & Economic growth**	
Biodiversità	**Efficientamento energetico**	**Accessibilità**	**Welfare: Salute e benessere dei dipendenti e territorio**	**Filiera sostenibile**
Economia Circolare	**Energie rinnovabili** *(solare, idrogeno, etc...)*	**Spostamenti casa-lavoro**	**Smart working & orario flessibile**	

Obiettivi breve termine — **2021** — Obiettivi medio termine — **2024** — Obiettivi medio-lungo termine — **2030**

Allegato ( ) al N. 73361/27603 di Rep.

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2022
(2^ Convocazione del)

AGGIORNAMENTO SITUAZIONE PRESENTI

Comunico che sono ora presenti in proprio o per delega

- n° **14** azionisti rappresentati
- n° **31.551.748** azioni, pari al **87,338871%** delle

36.125.665 azioni costituenti il capitale sociale interamente sottoscritto e versato alla data odierna.

Elenco Intervenuti (Tutti ordinati cronologicamente)

Assemblea Ordinaria

Badge	Titolare / Tipo Rap.	Deleganti / Rappresentati legalmente	Ordinaria
1		COMPUTERSHARE S.P.A. RAPPRESENTANTE DESIGNATO IN QUALITA' DI DELEGATO 135-UNDECIES TUF IN PERSONA DI FABIO FERRARI	0
	1 D	ATLANTIA S.P.A.	10.613.628
	2 D	CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	836.201
	3 D	COMUNE DI BOLOGNA	1.400.590
		Totale azioni	**12.850.419**
			35,571439%
2		BARALDI FRANCO	0
	1 D	C.C.I.A.A. DI BOLOGNA	14.124.377
	2 D	C.C.I.A.A. DI FERRARA	80.827
		Totale azioni	**14.205.204**
			39,321640%
3		GUBERTI SIMONE	0
	1 D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A	7.000
	2 D	DNCA INVEST BEYOND INFRASTRUCTURE AND TRANSITION	129.834
	3 D	ISHARES VII PLC	10.593
		Totale azioni	**147.427**
			0,408095%
4		BARBERO MICHELE	0
	1 D	2I AEROPORTI SPA	2.425.700
	2 D	SAGAT SPA - SOCIETA' AZIONARIA GESTIONE AEROPORTO TORINO S.P	1.183.643
		Totale azioni	**3.609.343**
			9,991077%
5		MISSONI ELETTRA	3.000
			0,008304%
6		BONACINI PAOLO	200
			0,000554%
7		CORSINI ANDREA	0
	1 D	REGIONE EMILIA ROMAGNA	735.655
		Totale azioni	**735.655**
			2,036378%
8		MERCADANTE GIOVANNI	500
			0,001384%

Totale azioni in proprio	3.700
Totale azioni in delega	31.548.048
Totale azioni in rappresentanza legale	0
TOTALE AZIONI	31.551.748
	87,338871%
Totale azionisti in proprio	3
Totale azionisti in delega	11
Totale azionisti in rappresentanza legale	0
TOTALE AZIONISTI	14
TOTALE PERSONE INTERVENUTE	8

Legenda:

D: Delegante R: Rappresentato legalmente

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2022

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Bilancio al 31.12.2021**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **14** azionisti, portatori di n° **31.551.748** azioni ordinarie, di cui n° **31.551.748** ammesse al voto, pari al **87,338871%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	31.551.248	99,998415	99,998415	87,337487
Contrari	500	0,001585	0,001585	0,001384
Sub Totale	31.551.748	100,000000	100,000000	87,338871
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	31.551.748	100,000000	100,000000	87,338871

Azionisti in proprio: 3
Azionisti in delega: 11
Teste: 8 Azionisti. :14

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2022
(2^ Convocazione del)

26 aprile 2022 11:29.58

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Bilancio al 31.12.2021**

CONTRARI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
8	MERCADANTE GIOVANNI	500	500	

Totale voti	500
Percentuale votanti %	0,001585
Percentuale Capitale %	0,001384

Azionisti: 1 Persone:
Azionisti in proprio: 1 Azionisti in delega:

1 DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
0 **D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Bilancio al 31.12.2021**

FAVOREVOLI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1	COMPUTERSHARE S.P.A. RAPPRESENTANTE DESIGNATO IN QUALITA' DI DELEGATO 135-UNDECIES TUF IN PERSONA DI FABIO FERRARI	10.613.628		10.613.628
**D	ATLANTIA S.P.A.	836.201		836.201
**D	CITTA` METROPOLITANA DI BOLOGNA	1.400.590		1.400.590
**D	COMUNE DI BOLOGNA	14.124.377		14.124.377
2	BARALDI FRANCO	80.827		80.827
DE*	C.C.I.A.A. DI BOLOGNA	7.000		7.000
DE*	C.C.I.A.A. DI FERRARA	129.834		129.834
3	GUBERTI SIMONE	10.593		10.593
**D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A	2.425.700		2.425.700
**D	DNCA INVEST BEYOND INFRASTRUCTURE AND TRANSITION	1.183.643		1.183.643
**D	ISHARES VII PLC	3.000	3.000	
4	BARBERO MICHELE	200	200	
DE*	2I AEROPORTI SPA	735.655		735.655
DE*	SAGAT SPA - SOCIETA` AZIONARIA GESTIONE AEROPORTO TORINO S.P			
5	MISSONI ELETTRA			
6	BONACINI PAOLO			
7	CORSINI ANDREA			
DE*	REGIONE EMILIA ROMAGNA			

Totale voti	31.551.248
Percentuale votanti %	99,998415
Percentuale Capitale %	87,337487

Azionisti: 13 Persone:
Azionisti in proprio: 2 Azionisti in delega:

7 DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
11 **D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Allegato E) al N. 73361/47609 di Rep.

Bilancio 2021

Aeroporto di Bologna

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

WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT

Bilancio Consolidato

Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna e

Bilancio Esercizio Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.

Al 31 Dicembre 2021

SOMMARIO

Lettera del Presidente 4
Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa 6
Consiglio di Amministrazione 7
Collegio Sindacale 8
Società di revisione 8

Relazione sulla gestione al 31 Dicembre 2021 9

Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2021 67
- Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata 68
- Conto Economico consolidato 69
- Conto Economico Complessivo consolidato 70
- Rendiconto finanziario consolidato 71
- Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato 72

Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 31 Dicembre 2021 73
Dichiarazione Bilancio Consolidato ai sensi dell'art.154 bis del TUF 140
Relazione della Società di Revisione 141

Bilancio d'esercizio Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa al 31 Dicembre 2021 141
- Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria 142
- Conto Economico 143
- Conto Economico Complessivo 144
- Rendiconto finanziario 145
- Prospetto delle variazioni di patrimonio netto 146

Note esplicative ai Prospetti contabili al 31 Dicembre 2021 147
Dichiarazione Bilancio d'esercizio ai sensi dell'art.154 bis del TUF 216
Relazione del Collegio Sindacale 216
Relazione della Società di Revisione 216

Signori Azionisti,

dopo un 2020 caratterizzato come "*annus horribilis*" nella storia del nostro aeroporto e del nostro settore, il 2021 ha rappresentato l'inizio della fase di uscita dalla pandemia anche se la ripresa è stata lenta e discontinua e soprattutto non di intensità tale da garantire il pieno recupero della redditività del Gruppo.

Due anni dopo l'inizio della pandemia e in un momento che sembrava portare a guardare nuovamente al futuro con un certo ottimismo ecco una nuova, tragica, emergenza che attraversa l'Europa, con l'aggressione violenta all'Ucraina iniziata nella notte del 24 febbraio.

Le ricadute di questa guerra le capiremo nelle prossime settimane, certamente il quadro geopolitico mondiale ne esce profondamente modificato e le conseguenze si manifesteranno nel tempo.

Ad oggi ed in questa sede ci concentriamo sui risultati di traffico ed economici del 2021 e sulla struttura patrimoniale-finanziaria della Società e del Gruppo AdB al 31 dicembre 2021 ovvero in un contesto di traffico aereo europeo in ripresa (+36,9% rispetto al 2020) ma ancora fortemente inferiore rispetto ai livelli pre-Covid (-59% rispetto al 2019).

Con **4.103.816 passeggeri** l'aeroporto di Bologna ha registrato nel 2021 una crescita del traffico sul 2020 sensibilmente superiore alla media europea (**+63,7%**) ma in calo del 56,4% rispetto al 2019.

L'andamento del **traffico cargo** è stato decisamente migliore (**+15,5%** rispetto al 2020 e +2,6% rispetto al 2019); tale segmento in due anni ha recuperato i volumi di traffico precedenti alla pandemia grazie al forte sviluppo dei *courier.*

Le performance relative alla **qualità del servizio** di un anno ancora "anomalo" a causa dell'emergenza pandemica anche se con alcuni elementi di normalizzazione hanno reso scarsamente significativo qualsiasi confronto sia con l'annualità precedente, sia con gli indicatori-obiettivo tanto che per il secondo anno consecutivo, come disposto da Enac, non si è proceduto alla pubblicazione della Carta dei Servizi. Ciò nonostante le indagini di *customer satisfaction* svolte hanno confermato che anche le aspettative dei passeggeri sono in parte cambiate a seguito pandemia, evidenziando una maggiore attenzione ai temi di igiene, sanificazione, distanziamento e rispetto delle regole anticontagio. L'impegno del Gruppo è stato massimo sia per rispettare le **misure a tutela della salute e sicurezza dei dipendenti e dei passeggeri** sia per comunicare tempestivamente ed efficacemente ai passeggeri gli ultimi aggiornamenti sulle misure anti-Covid-19 e i relativi impatti sui viaggi aerei.

Pur con la ripresa dei volumi di traffico il Gruppo ha chiuso l'esercizio 2021 con **risultati economici** ancora in perdita pari a **6,7 milioni di Euro** ma in miglioramento rispetto alla perdita del 2020 pari a 13,6 milioni di Euro. I **ricavi consolidati** complessivamente evidenziano un calo del 13,3% passando da 67,5 milioni a 58,5 milioni di Euro ma se si considerano i **ricavi rettificati** dai ricavi per servizi di costruzione che sono collegati ai minori investimenti realizzati, si evidenzia una **crescita del 33,6%** da 37,8 milioni del 2020 a 50,4 milioni di Euro del 2021.

L'**EBITDA consolidato** è tornato a **valori positivi** (da -3,9 milioni del 2020 a **+3,5 milioni di Euro del 2021**) mentre il **risultato di esercizio** pur se ancora negativo, ha registrato un netto miglioramento rispetto al 2020 (**-6,7 milioni di Euro nel 2021** contro -13,6 milioni di Euro del 2020).

Dal punto di vista **patrimoniale e finanziario** il Gruppo ha realizzato **investimenti prevalentemente infrastrutturali e interventi di manutenzione ciclica per circa 9 milioni di Euro** e ha reagito alla forte pressione sulla liquidità determinata dalla riduzione degli incassi completando la ricerca di fonti di finanziamento ulteriori rispetto all'accensione nel 2020 di due mutui con garanzia SACE per 58,9 milioni di Euro; AdB ha infatti stipulato a fine 2021 con la **Banca Europea per gli Investimenti (BEI) un contratto di finanziamento di lunga durata** fino all'importo massimo di 90 milioni di Euro a sostegno del piano di sviluppo infrastrutturale.

Il Gruppo si è inoltre focalizzato sull'utilizzo delle **misure di sostegno a favore del settore** attraverso l'attivazione prima della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria e successivamente della Cassa Integrazione Guadagni in Deroga fino a dicembre 2021 oltre alla presentazione della domanda di accesso al **fondo di sostegno del settore aeroportuale previsto dalla legge di Bilancio 2021** che dovrebbe consentire, una volta concluso l'iter approvativo, il ristoro delle perdite subite causa Covid-19 nel periodo 1° marzo-30 giugno 2020.

Signori Azionisti, nel ringraziare tutti gli stakeholder del Gruppo per avere contribuito con il massimo impegno e responsabilità alla prosecuzione dell'attività sull'aeroporto di Bologna in questo biennio di crisi, esprimo un particolare ringraziamento al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale al termine del proprio mandato.

Un ringraziamento particolare va infine a tutte le persone del Gruppo per avere contribuito, ognuno per la sua parte, nel mantenere il nostro aeroporto, in questo periodo così particolare, pienamente efficiente e operativo in condizioni di sicurezza, a fronte del rischio pandemico.

Per concludere, il bilancio della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa che sottoponiamo alla Vostra approvazione riporta **una perdita di esercizio di Euro 7.542.353,77** che il Consiglio di Amministrazione propone di rinviare all'esercizio 2022.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Sulla base delle risultanze del Libro Soci e delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art.120 del D.Lgs.58/98, gli azionisti della Società Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa con partecipazione superiore al 5% alla data del 31 dicembre 2021 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%

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

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

Si segnala altresì che 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 è stato sottoscritto in data 5 giugno 2018 un 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, con durata fino al 4 giugno 2021, prevedeva un sindacato di voto e uno di blocco.
In data 4 giugno 2021 il Patto Parasociale, si è sciolto per scadenza del termine.
In data 2 agosto 2021, è stato sottoscritto un nuovo patto parasociale tra i medesimi soci. Tale Patto Parasociale, depositato presso il registro delle imprese di Bologna in data 5 agosto 2021 e inviato a Consob in pari data, prevede un sindacato di voto e uno di blocco, a cui risultano conferite le azioni corrispondenti alle seguenti percentuali di capitale sociale:

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	37,5325326 %
COMUNE DI BOLOGNA	3,8477737 %
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	2,2972543 %
REGIONE EMILIA ROMAGNA	2,0210297 %
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	0,0835370 %
CAMERA DI COMMERCIO DI FERRARA	0,0627298 %
CAMERA DI COMMERCIO DI REGGIO EMILIA	0,0427747 %
CAMERA DI COMMERCIO DI PARMA	0,0314848 %

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)
Giovanni Cavallaro	Consigliere
Laura Pascotto	Consigliere (A) (B)

(*) Amministratore Delegato e Direttore Generale. Tra le sue deleghe rientra l'incarico di Amministratore Responsabile del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi.

(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 di Bologna Spa per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2021

Indice

PREMESSA **12**

1 STRATEGIE E RISULTATI **15**

1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI 15

1.2 INFORMATIVA RELATIVA AGLI IMPATTI DELLA PANDEMIA COVID-19 SULL'AEROPORTO DI BOLOGNA E INIZIATIVE DEL GRUPPO ADB IN RISPOSTA ALL'EMERGENZA 17

1.3 GLI OBIETTIVI STRATEGICI 17

1.4 ANDAMENTO DEL TITOLO 18

2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE **21**

2.1 *STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION* 21

2.1.1 *STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION:* DATI DI TRAFFICO 21

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI 25

2.2 *STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION* 26

2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI 26

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE **28**

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI 28

3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI 31

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE 33

3.4 PRINCIPALI INDICI 34

3.5 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI E GLI INVESTIMENTI 35

3.5.1 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI 35

3.5.2 GLI INVESTIMENTI 35

3.6 IL PERSONALE 36

3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE 39

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI **40**

4.1 SOSTENIBILITA' 40

4.2 LA SICUREZZA IN AEROPORTO 41

4.3 LA QUALITA' 42

5. IL QUADRO NORMATIVO **42**

5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023 42

5.2 MISURE A SOSTEGNO DEL SETTORE AEROPORTUALE: FONDO PER LA COMPENSAZIONE DEI DANNI SUBITI A CAUSA DEL COVID-19 43

5.3 FONDO ANTINCENDI 44

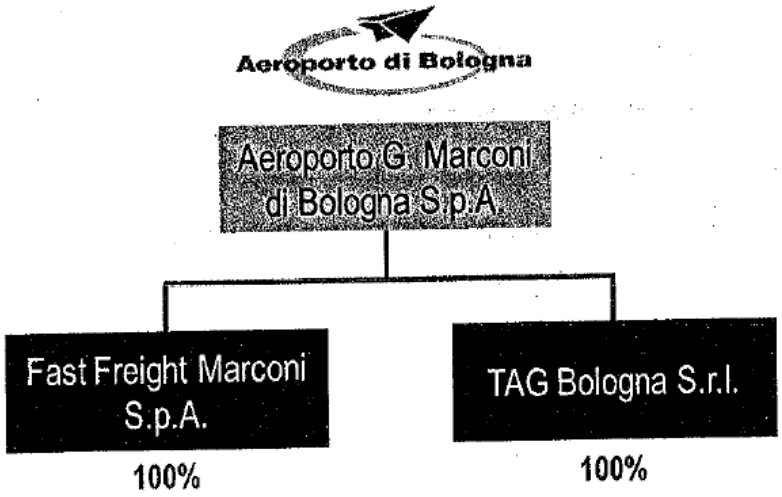
5.4 DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO 44

5.5 PRIVACY COMPLIANCE 45
5.6 CONTINUITA' DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA 45
5.7 IMU- COMUNE DI BOLOGNA 46
5.8 RETROCESSIONE AVL (AIUTI VISIVI LUMINOSI), BENI E AREE ENAV 47
6 IL CONTENZIOSO 48
7. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE 51
8 ANDAMENTO DELLA CAPOGRUPPO 57
8.1 I RISULTATI ECONOMICI DELLA CAPOGRUPPO 57
8.2 I FLUSSI FINANZIARI DELLA CAPOGRUPPO 59
8.3 LA STRUTTURA PATRIMONIALE DELLA CAPOGRUPPO 60
9 PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA PATRIMONIO NETTO E RISULTATO NETTO 61
10 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE 62
11 GARANZIE PRESTATE 63
12 INFORMATIVA SULLE AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO 63
13 AZIONI DETENUTE DA AMMINISTRATORI E SINDACI 63
14 REGIME DI OPT-OUT 63
15 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE 64

PREMESSA

Signori Azionisti,
la presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (di seguito anche "Gruppo Aeroporto" o "Aeroporto", o "AdB") per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, nel presentare l'andamento del Gruppo fornisce indirettamente l'analisi dell'andamento della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa, società concessionaria della gestione totale dell'Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004. In considerazione del drastico calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza da Covid-19, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, l'art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) convertito nella Legge 17 luglio 2020 n.77 ha prorogato di due anni la durata delle concessioni aeroportuali. Stante la diretta applicabilità della norma suddetta, la scadenza della concessione dell'aeroporto di Bologna è prorogata a dicembre 2046.

Di seguito si espone la struttura del Gruppo al 31 dicembre 2021 e una breve descrizione della tipologia e delle attività svolte dalle Società controllate e collegate:



- Tag Bologna Srl (di seguito anche TAG), costituita nel 2001 con avvio dell'attività operativa nel 2008 a seguito del completamento e dell'apertura del Terminal e dell'hangar per l'Aviazione Generale. La società, oltre a gestire tali infrastrutture sullo scalo di Bologna, opera nel settore dell'Aviazione Generale come *handler*. In data 2 ottobre 2018 la Capogruppo, cogliendo l'opportunità di maggior presidio del business, funzionale ad un maggior controllo delle infrastrutture dedicate all'attività volativa air side, ha acquistato il 49% del capitale di TAG che è diventata quindi controllata al 100%;

- Fast Freight Marconi Spa (di seguito anche FFM), costituita nel 2008 dalla ex-controllata Marconi Handling Srl (dal 1° aprile 2017 GH Bologna Spa) mediante apporto del ramo d'azienda concernente l'*handling* merce e posta sull'aeroporto di Bologna. La partecipazione totalitaria in FFM è stata acquistata dalla Capogruppo nel 2009.

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

Descrizione del Business

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

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

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

SBU Aviation

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

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

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

- diritti di imbarco passeggeri: tali diritti sono dovuti per l'utilizzo delle infrastrutture, degli impianti e dei locali d'uso comune necessari per l'imbarco, lo sbarco e l'accoglienza dei passeggeri e vengono calcolati in funzione del numero di passeggeri in partenza, tenendo conto della destinazione UE o extra UE e con riduzioni per i minori;
- diritti di approdo e partenza: questi diritti sono dovuti per tutti gli aeromobili che effettuano atterraggi e decolli e sono calcolati sulla base del peso massimo autorizzato al decollo dell'aeromobile e del settore dell'aviazione a cui appartengono i voli (aviazione commerciale o generale);
- diritti di sosta e ricovero degli aeromobili, calcolati in funzione del tonnellaggio massimo al decollo e della durata della sosta;
- diritti 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, che risultano concentrati in tre aree di sosta: la prima area in prossimità del terminal, la seconda area localizzata in prossimità del sedime aeroportuale e la terza collocata a circa 1,5 km dall'aerostazione, quest'ultima temporaneamente chiusa, tenuto conto della forte riduzione della domanda per effetto dell'emergenza Covid-19. La drastica riduzione del traffico rilevato a partire dallo scoppio della pandemia ha reso infatti l'offerta di posti auto molto superiore alla domanda con conseguente chiusura dei parcheggi più remoti al fine di perseguire una riduzione dei costi pur mantenendo i servizi minimi essenziali dello scalo.

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 4.200 mq e 38 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. Nel 2020, a causa della diffusione della pandemia e del conseguente drastico calo del traffico, la maggior parte dei subconcessionari ha chiuso gli esercizi commerciali con riaperture solo graduali a partire dal mese di luglio. Al 31 dicembre 2021, in seguito alla progressiva ripresa dei volumi di traffico, la maggior parte degli spazi commerciali risulta aperta.

Advertising

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

Servizi ai passeggeri

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

Tra gli altri servizi offerti ai passeggeri vi è inoltre l'autonoleggio; l'offerta si compone di 9 compagnie rappresentanti un totale di 16 marchi specializzati, con un totale di 489 posti auto a disposizione. Il servizio rent a car è sempre stato garantito nonostante la pesante riduzione del traffico conseguente alla pandemia.

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. Nel mese di giugno 2021 si è registrato un incremento delle aree in subconcessione a seguito dell'entrata in funzione di una nuova area operativa a servizio di un operatore cargo, realizzata dal gestore su un lotto interno al sedime di circa 17.000 mq e che ospita una struttura ad uso magazzino ed uffici per circa 6.000 mq.

1 STRATEGIE E RISULTATI

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

Dopo un diffuso rallentamento dell'economia mondiale nel terzo trimestre del 2021, che non ha investito l'area dell'euro, alla fine dello scorso anno sono emersi segnali di un ritorno ad una ripresa più sostenuta negli Stati Uniti e in altri paesi avanzati, a fronte di una prolungata debolezza nelle economie emergenti. Secondo le previsioni diffuse in dicembre dall'OCSE, il PIL mondiale sarebbe cresciuto del 5,6% nel 2021 e dovrebbe rallentare al 4,5% nell'anno in corso. Le prospettive si mantengono eterogenee tra paesi: il PIL nelle economie avanzate tornerà in linea con il trend precedente l'inizio della pandemia il prossimo anno, mentre la ripresa rimarrà più fragile nelle economie emergenti, soprattutto in quelle meno sviluppate.

Nell'area euro, dopo due trimestri di forte espansione, l'attività economica avrebbe decisamente rallentato nell'ultima parte dell'anno, per effetto della risalita dei contagi e della conseguente introduzione di misure di contenimento via via più stringenti, nonché del perdurare delle limitazioni dell'offerta che stanno ostacolando la produzione manifatturiera. L'inflazione ha toccato il valore più elevato dall'avvio dell'Unione monetaria, risentendo soprattutto dei rincari eccezionali della componente energetica.
Per l'area euro si stima una crescita del PIL del 5,1% nel 2021 e si prevede una crescita del 4,2% nel 2022 e del 2,9% nel 2023.

La crescita in Italia è proseguita a un ritmo elevato nel terzo trimestre del 2021 (+2,6%), sostenuta soprattutto dai consumi delle famiglie. Il PIL ha registrato un forte rallentamento nel quarto trimestre (+0,5%), risentendo della recrudescenza della pandemia, in aggiunta alle persistenti difficoltà di approvvigionamento delle imprese. Complessivamente nel 2021 la crescita del PIL è stata del 6,6% (Fonte: Istat).

La rapida diffusione della variante Omicron e i connessi timori di possibili nuovi lockdown e di un conseguente indebolimento della domanda globale hanno inciso significativamente sui prezzi petroliferi; il 26 novembre, giorno in cui è stata annunciata la scoperta della nuova variante del virus, il prezzo del Brent è sceso di circa il 12%, poco sopra i 70 dollari al barile. Dal lato dell'offerta sia la decisione degli Stati Uniti di attingere alle riserve petrolifere, sia la volontà dei paesi OPEC+ di rispettare l'impegno ad aumentare la produzione hanno comportato pressioni al ribasso. Tuttavia, all'inizio di gennaio il prezzo del petrolio ha mostrato segnali di ripresa – con il prezzo del Brent di nuovo sopra gli 80 dollari al barile – in seguito a indicazioni circa un impatto di Omicron sulla domanda di greggio più limitato rispetto a quanto ci si attendeva. Si prevede quindi un leggero incremento dei prezzi nei primi mesi del 2022, cui seguirebbe un calo dalla metà dell'anno.

Il prezzo del gas naturale resta elevato in Europa, sospinto da più fattori. Le tensioni con la Russia relative alla sospensione temporanea dell'utilizzo del gasdotto Nord Stream 2, che si sono acuite alla metà di novembre, le rigide temperature registrate nei paesi nordici e un'alta domanda per la produzione di energia elettrica hanno ridotto significativamente il livello delle scorte. Tuttavia, il maggiore afflusso di gas liquefatto con navi cargo dagli Stati Uniti durante gli ultimi giorni del 2021 ha contribuito a un abbassamento delle quotazioni. Si prevede che i rialzi osservati nella seconda parte del 2021 possano rientrare solo in parte nel corso del 2022. (*Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, Gennaio 2022*).

La crescita del costo dell'energia ed il recente attacco russo all'Ucraina rischiano di influenzare significativamente le prospettive di ripresa dell'economia italiana ed europea. Al momento risulta difficile stimare l'entità degli effetti che dipenderà dalla durata della crisi e dall'architettura e dall'impatto delle sanzioni. Oxford Economics ha pubblicato prime stime sul ribasso delle prospettive della crescita mondiale causate dall'invasione in Ucraina. L'impatto principale sarebbe per la Russia, con un calo del Pil dello 0,7% nel 2022, dell'1,2% nel 2023 e dell'1,1% nel 2024. Ma anche nell'Eurozona le previsioni di ripresa del PIL subirebbero una riduzione dello 0,3% nel 2022, e di oltre l'1% fra il 2023 e il 2024. (Fonte: Il Sole 24 Ore)

In questo quadro, secondo IATA, il traffico passeggeri mondiale nel 2021 è stato inferiore del 58,4% rispetto ai volumi pre-Covid, in miglioramento rispetto al 2020 quando il traffico aveva fatto registrare una contrazione del 65,8% rispetto al 2019. Ancora una volta, è stato il traffico domestico a trainare il recupero, con volumi inferiori del 28,2% rispetto al 2019, con il traffico internazionale che è ancora a -75,5% rispetto ai volumi pre-Covid. Continua il trend molto positivo della componente cargo: il traffico merci ha infatti chiuso il 2021 con volumi superiori del 6,9% rispetto al 2019 e superiori del 18,7% rispetto al 2020 *(Fonte: IATA, Air Passenger and Air Freight Market Analysis, Dicembre 2021)*.

Il calo del traffico passeggeri subito in Europa nel 2021 è stato complessivamente pari al 59% rispetto al 2019, mentre rispetto al 2020 secondo ACI Europe si è registrata una crescita dei volumi del 36,9% *(Fonte: ACI Europe)*. In linea al trend mondiale anche il traffico merci europeo ha già recuperato i volumi pre-Covid (+3,7% rispetto al 2019, *Fonte: IATA, Air Freight Market Analysis, Dicembre 2021)*.

Gli aeroporti italiani chiudono il 2021 con 80,7 milioni di passeggeri, in crescita del 52,4% rispetto al 2020. I volumi rimangono ancora inferiori al 2019 (-58,2%) quando i passeggeri avevano superato quota 193 milioni. A causa della seconda e della terza ondata di contagi, i gravi effetti della crisi pandemica si sono manifestati almeno fino a maggio 2021. Nei primi 5 mesi dello scorso anno, il traffico negli scali nazionali ha segnato una contrazione dell'86% rispetto al 2019, attestandosi a valori prossimi a quelli osservati nella primavera 2020, durante i mesi di lockdown generalizzato. I primi deboli segnali di ripresa si sono registrati solo a giugno 2021, -65% sui livelli pre-Covid, per poi rafforzarsi nella seconda metà dell'anno, con -38% rispetto al secondo semestre 2019. Si segnala, inoltre, un parziale recupero del segmento nazionale che nel 2021 mostra un -35,1% sui volumi pre-pandemia. In sofferenza invece il traffico internazionale, che si attesta ad un -70,4%, evidenziando così una ripartenza del comparto a due velocità.

Per quanto concerne invece il traffico cargo, esso ha ancora una volta mostrato risultati migliori rispetto al traffico passeggeri: i volumi di merce movimentata per via aerea raggiungono i livelli del 2019, +0,2%, e l'intero segmento cargo, incluso il via superficie, si attesta a 1 milione di tonnellate, pari al -1,9% rispetto ai livelli pre-Covid (+28,6% sul 2020) *(Fonte: Assaeroporti, Aeroporti2030, Dicembre 2021)*.

Infine, il traffico di aviazione generale a livello europeo nel 2021 ha già recuperato i volumi pre-Covid, facendo registrare una crescita dei movimenti del 6% rispetto al 2019 (+41,4% rispetto al 2020, Fonte European Business Aviation Association). Anche in Italia il traffico di aviazione generale ha fatto registrare un trend positivo, in particolare nel periodo gennaio-ottobre 2021 i movimenti di aviazione generale avevano già superato il 2019 del 5,2% (gli ultimi dati completi disponibili sono relativi al mese di ottobre, Fonte: Assaeroporti). Il traffico di aviazione generale sullo scalo di Bologna ha registrato una crescita dei movimenti del 58,5% rispetto al 2020, assestandosi a livelli superiori al 2019 (+4,8%).

L'Aeroporto di Bologna ha chiuso il 2021 con un incremento del traffico passeggeri complessivo del 63,7% rispetto al 2020. I volumi rimangono invece in calo del 56,4% rispetto al 2019. Nel 2021 lo scalo bolognese si posiziona all'ottavo posto in Italia per numero di passeggeri.

1.2 INFORMATIVA RELATIVA AGLI IMPATTI DELLA PANDEMIA COVID-19 SULL'AEROPORTO DI BOLOGNA E INIZIATIVE DEL GRUPPO ADB IN RISPOSTA ALL'EMERGENZA

L'andamento dei risultati del Gruppo nel 2021 è stato fortemente condizionato dagli effetti del perdurare della pandemia Covid-19 che ha determinato un rallentamento dei volumi di traffico nei primi mesi del 2021 e poi di nuovo alla fine dell'anno per effetto di una ulteriore ondata di contagi.

Anche nel 2021 in continuità con l'anno precedente, il Gruppo ha messo in atto misure a tutela della sicurezza dei passeggeri, dei dipendenti e di tutta la community aeroportuale.

Già all'inizio della pandemia con l'obiettivo di contenimento dei costi e al contempo di salvaguardia dei livelli occupazionali, il Gruppo ha avviato un piano di smaltimento delle ferie arretrate e successivamente è stata attivata la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per tutti i dipendenti a partire dal 21 marzo 2020 per la durata di 12 mesi, oltre all'attivazione di misure di riduzione dei costi esterni di gestione. A partire dal 22 marzo 2021 e fino al 26 dicembre 2021, per i dipendenti AdB è entrata in vigore la Cassa Integrazione Guadagni in Deroga e a partire dal primo aprile 2021 e fino al 31 dicembre 2021, per la società controllata FFM. Nel mese di gennaio 2022 AdB ha firmato, in sede regionale, l'accordo con le OO.SS./Rsu per l'attivazione di un ulteriore periodo di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS), con una durata massima di 12 mesi dal 1 febbraio 2022 a fine gennaio 2023. In una situazione di profonda incertezza di mercato e in una fase ancora di pandemia, il Governo ha previsto per il settore aeroportuale la possibilità di avvalersi di una speciale CIGS per "evento improvviso ed imprevisto" legato agli effetti dell'ultima variante del Covid (c.d. Omicron), che negli ultimi mesi ha ridotto sensibilmente il traffico aereo.

Dal punto di vista finanziario il Gruppo è entrato in questa fase critica con una struttura patrimoniale e finanziaria solida ed equilibrata che ha consentito di affrontare gli impegni anche nei mesi di maggior pressione sulla liquidità. Tra le principali misure poste in atto per fronteggiare la crisi il Gruppo, oltre alle misure di contenimento dei costi, si è concentrato sulla revisione delle tempistiche di realizzazione degli investimenti e degli interventi di sostituzione/rinnovamento non urgenti, oltre alla sottoscrizione da parte della Capogruppo a metà 2020 di due operazioni di finanziamento per un totale di 58,9 milioni di Euro, con l'obiettivo di dotare il Gruppo di risorse adeguate alle proprie esigenze finanziarie, connesse all'incremento del circolante e al sostegno del piano industriale. Inoltre, nello scorso mese di dicembre, AdB ha stipulato con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) un contratto di finanziamento di lunga durata fino all'importo massimo di 90 milioni di Euro a sostegno del piano di sviluppo infrastrutturale.
Il Gruppo sta mantenendo anche nell'anno in corso tutte le misure di contenimento dei costi volte a limitare la pressione sulla liquidità determinata dal perdurare della crisi.

1.3 GLI OBIETTIVI STRATEGICI

Gli obiettivi strategici del Gruppo alla base dello sviluppo di tutte le attività sono esposti nel seguito. Inevitabilmente dal momento del diffondersi della pandemia il Gruppo ha dovuto concentrarsi sulla gestione dell'emergenza e poi della conseguente crisi che sta tuttora impattando fortemente il trasporto aereo e il settore aeroportuale, settori tra i più colpiti dalla crisi. Il 2021 ha rappresentato pertanto un anno di transizione verso la ripresa e la nuova focalizzazione sugli obiettivi strategici esposti nel seguito:

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

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

1.4 ANDAMENTO DEL TITOLO

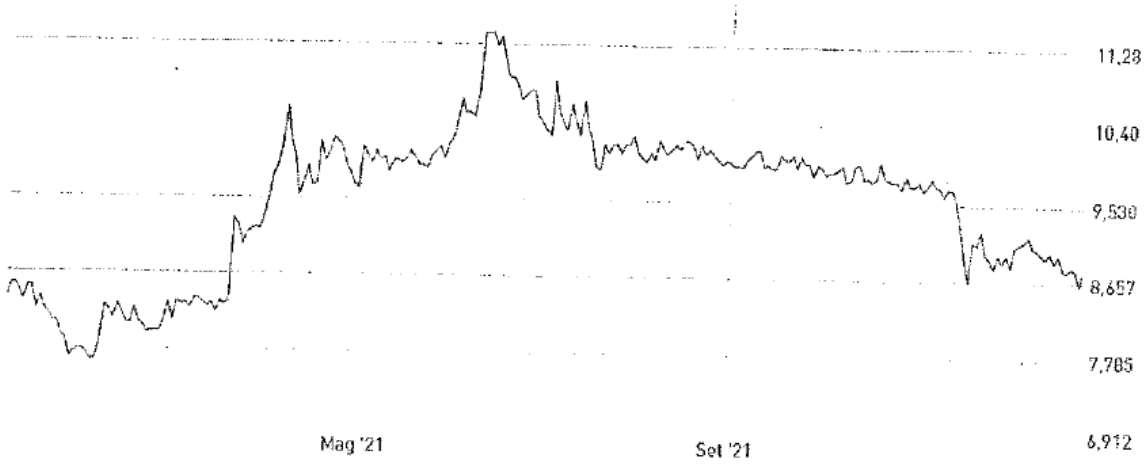
Il 14 luglio 2015 hanno avuto avvio le negoziazioni del titolo AdB sul mercato telematico azionario MTA, Segmento Star della Borsa di Milano.
Si riportano di seguito:

- l'andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2021 fino al 31 dicembre 2021;

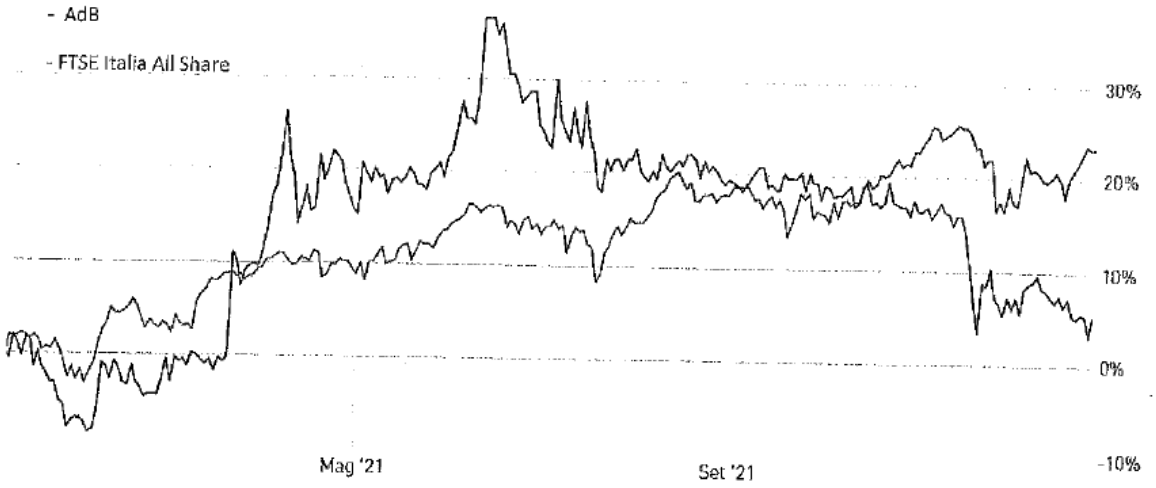
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 31 dicembre 2021 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 8,80 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 317,9 milioni di Euro.

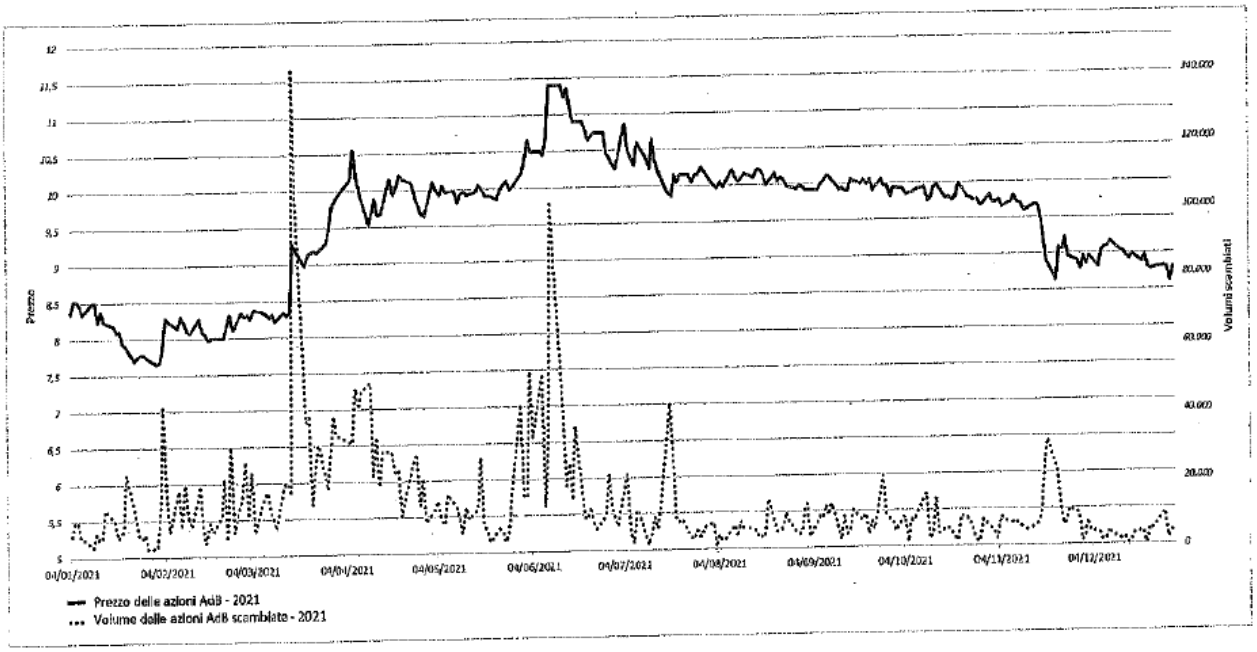
Andamento titolo AdB (01/01/2021-31/12/2021)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2021-31/12/2021)



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2021-31/12/2021)



L'andamento di prezzo e volumi relativi al titolo AdB nel corso del biennio 2020-2021 è stato fortemente influenzato dall'emergenza sanitaria da Covid-19.

Nel corso del 2020, dopo il brusco calo registrato nella prima parte dell'anno, in corrispondenza dello scoppio della pandemia, con l'avvento della seconda ondata di contagi ad inizio autunno, il prezzo dell'azione ha raggiunto il minimo storico dalla quotazione del titolo (€5,58), in calo del 54% rispetto al prezzo di chiusura del 2019 (€12,12).

Solo in chiusura d'anno si è registrato un parziale recupero del prezzo dell'azione – pari ad €8,48 il 30 dicembre, ovvero -30% rispetto alla quotazione di fine 2019, valore che si è mantenuto pressoché stabile anche per buona parte del primo trimestre del 2021.

A partire dalla seconda metà del mese di marzo, in corrispondenza di un aumento del volume di titoli scambiati sul mercato, si è assistito ad un progressivo aumento della quotazione, che a metà giugno, con un nuovo picco di azioni scambiate, ha superato €11,00 ad azione, per poi chiudere il semestre con un prezzo pari ad €10,40.

Dopo un leggero calo nella prima metà del mese di luglio, nel corso del terzo trimestre dell'anno la quotazione del titolo è rimasta pressoché stabile su valori compresi tra €9,80 e €10,20 ad azione, con volumi contenuti di titoli scambiati sul mercato.

Nella seconda metà del mese di novembre il prezzo dell'azione ha subito un calo, in corrispondenza della nuova ondata di contagi derivante dalla variante Omicron, arrivando ad attestarsi intorno ad € 8,90 ad azione. In seguito il prezzo è rimasto sostanzialmente invariato, con volumi di scambi contenuti. Alla chiusura del 2021 il prezzo si è attestato ad €8,80 ad azione (+3,8% rispetto al prezzo di chiusura del 2020).

2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

2.1 *STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION*

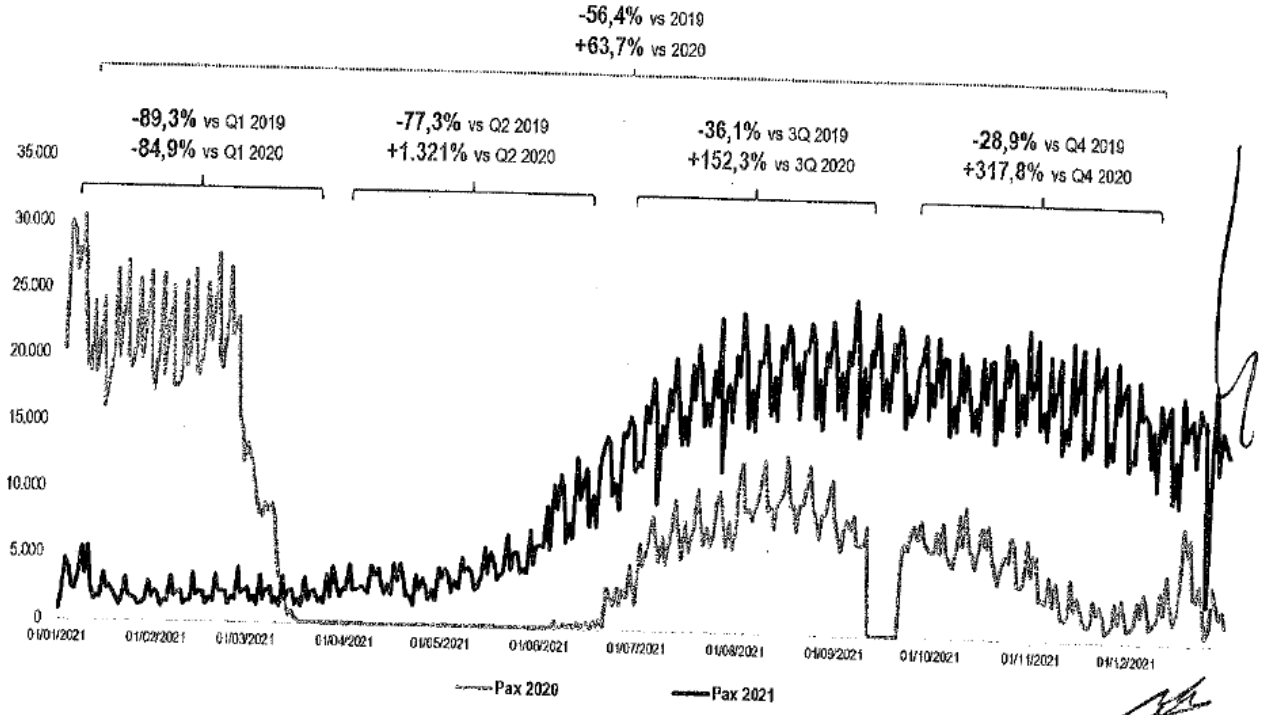
2.1.1 *STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION:* DATI DI TRAFFICO

Mentre il primo trimestre del 2021 non ha evidenziato segnali di miglioramento rispetto al 2020, fatta eccezione per il segmento cargo, a partire dalla tarda primavera, in concomitanza con il progressivo allentamento delle misure restrittive permesso dalla diminuzione dei contagi e dal procedere della campagna vaccinale, si è assistito ad una ripresa del traffico. Nel corso del secondo e del terzo trimestre del 2021, infatti, si sono registrati oltre 1,6 milioni di passeggeri in più rispetto allo stesso periodo del 2020, duramente colpito dal lockdown. Nel quarto trimestre, in ottobre e novembre i volumi di traffico si sono mantenuti elevati, mentre nel mese di dicembre, per effetto dell'ulteriore ondata di contagi derivante dalla variante Omicron e per il conseguente ripristino di alcune misure restrittive alla mobilità, il traffico ha subito un rallentamento.

Complessivamente, nel 2021 lo scalo ha registrato 4.103.816 passeggeri, in calo del 56,4% rispetto al 2019 ma in crescita del 63,7% rispetto al 2020, con 42.477 movimenti (-44,9% rispetto al 2019 e +40,9% rispetto al 2020) e 50.121 tonnellate di merce trasportata (+2,6% rispetto al 2019 e +15,5% rispetto al 2020).

Il load factor medio risulta in aumento dal 60,5% del 2020 al 68,7% del 2021: si segnala in particolare un miglioramento nel corso dell'anno con un fattore di riempimento che passa dal 53,6% del primo trimestre, al 64% nel secondo trimestre, al 71,3% del terzo trimestre e al 70,3% del quarto trimestre. Per rendere più significativo il confronto con i dati precedenti la diffusione della pandemia, nelle tabelle successive si fornisce anche il confronto con il 2019.

Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Dicembre 2021



	2021	2020	Var % 2021-2020	2019	Var % 2021-2019
Passeggeri	4.103.816	2.506.258	63,7%	9.405.920	(56,4%)
Movimenti	42.477	30.139	40,9%	77.126	(44,9%)
Tonnellaggio	2.833.043	2.038.026	39,0%	5.086.505	(44,3%)
Merce	50.121.148	43.377.968	15,5%	48.832.550	2,6%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Composizione traffico passeggeri	2021	% sul totale	2020	% sul totale	2019	% sul totale	Var % 21-20	Var % 21-19
Linea	1.020.549	24,9%	851.146	34,0%	3.765.104	40,0%	19,9%	(72,9%)
Low cost	3.051.987	74,4%	1.628.630	65,0%	5.497.081	58,4%	87,4%	(44,5%)
Charter	18.179	0,4%	17.605	0,7%	121.033	1,3%	3,3%	(85,0%)
Transiti	5.572	0,1%	4.197	0,2%	14.090	0,1%	32,8%	(60,5%)
Totale Aviazione Commerciale	**4.096.287**	**99,8%**	**2.501.578**	**99,8%**	**9.397.308**	**99,9%**	**63,7%**	**(56,4%)**
Aviazione Generale	7.529	0,2%	4.680	0,2%	8.612	0,1%	60,9%	(12,6%)
Totale complessivo	**4.103.816**	**100,0%**	**2.506.258**	**100,0%**	**9.405.920**	**100,0%**	**63,7%**	**(56,4%)**

Il traffico di linea ha risentito in misura superiore del calo dei passeggeri nel 2021 (-72,9% rispetto al 2019) rispetto al traffico low cost (-44,5% rispetto al 2019) per effetto sia di una maggiore contrazione dei movimenti sia di un minor fattore di riempimento dei voli.

In linea con il trend del 2020 e a causa del permanere di stringenti limitazioni imposte alla circolazione delle persone tra i diversi Stati, soprattutto nella prima parte dell'anno, il traffico domestico ha registrato una performance sostanzialmente migliore rispetto alla componente internazionale in termini di variazione dei passeggeri sullo scorso anno.
Si conferma quindi una evoluzione a due velocità, con i passeggeri su voli nazionali che hanno già raggiunto circa l'80% dei livelli pre-pandemia nel 2021 (-21,5% rispetto al 2019) e quelli su voli internazionali ancora frenati da incertezze sulla situazione sanitaria internazionale e sulle diverse regole di accesso dei singoli Paesi.

Composizione traffico passeggeri	2021	% sul totale	2020	% sul totale	2019	% sul totale	Var % 21-20	Var % 21-19
Nazionale	1.535.859	37,4%	803.289	32,1%	1.957.731	20,8%	91,2%	(21,5%)
Internazionale	2.560.428	62,4%	1.698.289	67,8%	7.439.577	79,1%	50,8%	(65,6%)
Totale Aviazione Commerciale	**4.096.287**	**99,8%**	**2.501.578**	**99,8%**	**9.397.308**	**99,9%**	**63,7%**	**(56,4%)**
Aviazione Generale	7.529	0,2%	4.680	0,2%	8.612	0,1%	60,9%	(12,6%)
Totale complessivo	**4.103.816**	**100,0%**	**2.506.258**	**100,0%**	**9.405.920**	**100,0%**	**63,7%**	**(56,4%)**

Nel 2021 il 37,4% del traffico passeggeri dello scalo è stato domestico, incidenza in netto aumento rispetto al 2020 e al 2019. La Spagna con il 14,3% si conferma il secondo Paese per numero di passeggeri trasportati. Seguono la Germania con il 5,7%, la Romania con il 4,9% e la Francia con il 4,6%.

Traffico passeggeri per Paese	2021	% sul totale	2020	% sul totale	*2019*	% sul totale
Italia	1.535.859	37,4%	803.289	32,1%	1.957.731	20,8%
Spagna	585.652	14,3%	298.863	11,9%	1.302.254	13,8%
Germania	232.470	5,7%	188.983	7,5%	890.293	9,5%
Romania	202.040	4,9%	110.935	4,4%	478.390	5,1%
Francia	187.608	4,6%	123.012	4,9%	507.613	5,4%
Olanda	154.290	3,8%	90.746	3,6%	336.994	3,6%
Albania	147.380	3,6%	67.575	2,7%	165.821	1,8%
Grecia	145.280	3,5%	52.189	2,1%	315.159	3,4%
Regno Unito	111.398	2,7%	206.012	8,2%	904.859	9,6%
Marocco	104.907	2,6%	64.617	2,6%	195.246	2,1%
Altri Paesi	696.932	17,0%	500.037	20,0%	2.351.560	25,0%
Totale complessivo	**4.103.816**	**100,0%**	**2.506.258**	**100,0%**	**9.405.920**	**100,0%**

Nel 2021 sono state raggiungibili direttamente da Bologna 113 destinazioni, in leggero aumento rispetto al 2020.

Destinazioni raggiungibili dall'Aeroporto di Bologna	*2021*	*2020*	*2019*
Destinazioni (aeroporti) collegate direttamente	113	107	120

Nonostante le restrizioni che hanno condizionato gli spostamenti internazionali, nel 2021 la metà delle dieci principali destinazioni sono città estere, la prima delle quali è Tirana con quasi 150 mila passeggeri

Principali tratte per traffico passeggeri	2021	2020	Var % 2021-2020	2019	Var % 2021-2019
Catania	361.892	165.934	118,1%	397.194	(8,9%)
Palermo	260.791	120.118	117,1%	276.883	(5,8%)
Bari	177.011	60.369	193,2%	173.545	2,0%
Brindisi	163.511	69.369	135,7%	189.762	(13,8%)
Barcellona	158.058	74.816	111,3%	389.343	(59,4%)
Tirana	147.380	67.575	118,1%	165.821	(11,1%)
Madrid	137.922	84.265	63,7%	312.296	(55,8%)
Parigi CDG	112.217	72.080	55,7%	298.900	(62,5%)
Amsterdam	104.796	66.708	57,1%	226.697	(53,8%)
Olbia	102.995	33.321	209,1%	48.744	111,3%

Traffico passeggeri inclusi transiti

Il network composto dalle principali compagnie aeree presenti sullo scalo risulta in diminuzione a causa del contesto configuratosi in seguito allo scoppio della pandemia.

L'evoluzione dell'offerta	*2021*	*2020*	*2019*
Compagnie aeree	41	44	57

Analizzando le performance dei vettori, Ryanair si conferma essere la prima compagnia sullo scalo con il 58,8% del traffico totale, per effetto di una riduzione dei passeggeri inferiore rispetto alla media degli altri vettori. Al secondo posto si conferma Wizz Air, con una quota che cresce dal 5,4% del 2019 all'11,8% del 2021. A seguire Air France, KLM, Volotea, Air Nostrum e Turkish Airlines con quote comprese tra il 2% e il 3%.

Traffico passeggeri per compagnia	2021	% sul totale	2020	% sul totale	2019	% sul totale
Ryanair	2.412.272	58,8%	1.349.138	53,8%	4.317.628	45,9%
Wizz Air	482.689	11,8%	154.366	6,2%	507.595	5,4%
Air France	113.753	2,8%	79.863	3,2%	313.319	3,3%
KLM Royal Dutch Airlines	104.193	2,5%	66.535	2,7%	226.232	2,4%
Volotea	93.252	2,3%	33.413	1,3%	973	0,0%
Air Nostrum	80.362	2,0%	47.334	1,9%	169.328	1,8%
Turkish Airlines	80.234	2,0%	44.119	1,8%	199.708	2,1%
Lufthansa	79.821	1,9%	63.464	2,5%	310.707	3,3%
Vueling	76.314	1,9%	34.480	1,4%	197.294	2,1%
Alitalia	69.591	1,7%	113.649	4,5%	439.373	4,7%
Altri	511.335	12,5%	519.897	20,7%	2.723.763	29,0%
Totale complessivo	**4.103.816**	**100,0%**	**2.506.258**	**100,0%**	**9.405.920**	**100,0%**

Traffico Merci

(in KG)	2021	2020	Var % 2021-2020	2019	Var % 2021-2019
Merce via aerea di cui	38.853.926	34.673.841	12,1%	38.050.148	2,1%
Merce	38.853.537	34.673.545	12,1%	38.027.623	2,2%
Posta	389	296	31,4%	22.525	(98,3%)
Merce via superficie	11.267.222	8.704.127	29,4%	10.782.402	4,5%
Totale	**50.121.148**	**43.377.968**	**15,5%**	**48.832.550**	**2,6%**

Relativamente al **traffico merci**, nel 2021 si registra un traffico cargo pari a 50.121.148 Kg, in aumento del 15,5% rispetto al 2020, e del 2,6% rispetto al 2019. Dopo Milano Malpensa e Roma Fiumicino, lo scalo di Bologna è risultato il terzo aeroporto italiano nel settore cargo nel 2021 (era quinto nel 2019).

Tale andamento è il risultato di una buona ripresa del business cargo che in due anni ha recuperato i volumi di traffico precedenti rispetto alla pandemia, in particolare grazie al forte sviluppo del traffico dei courier, sostenuto dalla forte crescita dell'e-commerce.
Il traffico via superficie presenta un incremento del 4,5% rispetto al 2019, a fronte di un aumento della componente aerea pari al 2,1%.

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Var. ass. vs 2020	Var. % vs 2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. % vs 2019
Ricavi da Passeggeri	24.898	14.800	10.098	68,2%	60.500	-58,8%
Ricavi da Vettori	16.885	11.963	4.922	41,1%	25.777	-34,5%
Ricavi da Operatori aeroportuali	2.435	1.856	579	31,2%	3.510	-30,6%
Incentivi al traffico	(14.334)	(7.164)	(7.170)	100,1%	(25.895)	-44,6%
Ricavi per Servizi di Costruzione	5.715	19.632	(13.917)	-70,9%	12.715	-55,1%
Altri Ricavi	1.283	1.523	(240)	-15,8%	1.552	-17,3%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	(237)	(119)	(118)	99,2%	(879)	-73,0%
Riduzione Altri Ricavi a FSC	(10)	0	(10)	n.s.	0	n.s.
Totale Ricavi SBU AVIATION	**36.635**	**42.491**	**(5.856)**	**-13,8%**	**77.280**	**-52,6%**

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 2021 rispetto al 2020 è dovuta prevalentemente al calo dei ricavi per servizi di costruzione per i minori investimenti effettuati in Diritti di Concessione. Escludendo tale componente, i ricavi risultano in crescita per effetto dei maggiori volumi di traffico rispetto al 2020. Il calo nei confronti del 2019 è dovuto prevalentemente alla contrazione dei volumi di traffico per effetto dell'emergenza sanitaria Covid-19 a partire dalla fine di febbraio 2020, oltre che al calo dei ricavi per servizi di costruzione.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* registrano una contrazione del 13,8% rispetto al 2020 e del 52,6% sul 2019. In particolare per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+68,2% rispetto al 2020 e -58,8% rispetto al 2019): i ricavi da passeggeri variano tendenzialmente nella stessa misura del traffico passeggeri;
- Ricavi da Vettori (+41,1% rispetto al 2020 e -34,5% rispetto al 2019): i ricavi da Vettori se confrontati con il 2019 si riducono in misura inferiore rispetto al tonnellaggio totale per effetto dell'incremento della tariffa di approdo e decollo; se confrontati con il 2020 la crescita supera lievemente quella del tonnellaggio per effetto anche dei maggiori diritti merce conseguenti alla crescita del traffico cargo e di maggiori ricavi di handling dell'Aviazione Generale;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali (+31,2% rispetto al 2020 e -30,6% rispetto al 2019): i ricavi si riducono rispetto al 2019 per effetto della contrazione dei volumi di traffico e della revisione dei canoni dovuti per spazi e attrezzature operative accordati dal gestore fino a tutto il 1° semestre 2021 per supportare gli operatori nella fase di emergenza; rispetto al 2020 si ha una crescita grazie ai maggiori ricavi da vendita di carburante di una controllata;
- Incentivi: la variazione degli incentivi (+100,1% rispetto al 2020 e -44,6% rispetto al 2019) è legata all'andamento del traffico incentivato;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: la riduzione di questa voce (-70,9% rispetto al 2020 e -55,1% rispetto al 2019) è da collegare ai minori investimenti, 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

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Var. ass. vs 2020	Var. % vs 2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. % vs 2019
Retail e Advertising	5.823	4.732	1.091	23,1%	15.620	-62,7%
Parcheggi	6.987	4.583	2.404	52,5%	16.818	-58,5%
Real Estate	2.622	2.167	455	21,0%	2.450	7,0%
Servizi ai passeggeri	2.412	1.887	525	27,8%	6.206	-61,1%
Ricavi per Servizi di Costruzione	2.336	9.783	(7.447)	-76,1%	3.705	-37,0%
Altri Ricavi	1.681	1.857	(176)	-9,5%	3.056	-45,0%
Riduzione Ricavi non Aeronautici a FSC	(7)	(10)	3	-30,0%	0	n.s.
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	**21.854**	**24.999**	**(3.145)**	**-12,6%**	**47.855**	**-54,3%**

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un calo del 12,6% rispetto al 2020 e del 54,3% rispetto al 2019. Come per la business unit aviation la riduzione dei ricavi nel 2021 rispetto al 2020 è dovuta prevalentemente al calo dei ricavi per servizi di costruzione per i minori investimenti effettuati. Escludendo tale componente, i ricavi risultano in crescita per effetto dei maggiori volumi di traffico rispetto al 2020.

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

Retail e Advertising

L'andamento di questi ricavi (+23,1% rispetto al 2020 e -62,7% rispetto al 2019) è dovuto principalmente alla revisione dello schema contrattuale accordato dal gestore ai subconcessionari retail per supportarli nella fase di emergenza, secondo il quale i canoni variano in ragione della variazione del traffico rispetto al 2019, determinando quindi una crescita rispetto al 2020. Il settore dell'Advertising non ha invece mostrato segnali di ripresa tanto da risultare in calo anche nei confronti del 2020.

Parcheggi

L'andamento dei ricavi da parcheggi ed accessi viari (+52,5% rispetto al 2020 e -58,5% rispetto al 2019) è strettamente legato all'andamento del traffico, ancora in forte calo rispetto al 2019 per effetto del protrarsi dell'emergenza sanitaria, ma in ripresa rispetto ai livelli del 2020.

Real Estate

L'andamento dei ricavi real estate (+21% rispetto al 2020 e +7% rispetto al 2019) è condizionato in misura minima dall'emergenza in corso. Sono stati infatti concessi sconti solo agli operatori con attività penalizzate dall'andamento del traffico. La crescita è dovuta ad un nuovo contratto di subconcessione relativo a nuove aree consegnate a partire dal mese di giugno.

Servizi ai passeggeri

Nel 2021 i servizi ai passeggeri mostrano una crescita rispetto al 2020 (+27,8%) e una contrazione nei confronti del 2019 (-61,1%) per effetto dell'andamento del business degli autonoleggi, in ripresa rispetto al 2020 grazie alla crescita del traffico, mentre i servizi *premium (lounge e servizi accessori)* rimangono in calo anche rispetto al 2020.

Servizi premium

La riduzione dei ricavi per questo business è dovuta al calo del traffico passeggeri che utilizza il servizio, alla drastica riduzione dei viaggi di lavoro e delle fiere, alla temporanea sospensione del servizio lounge da parte di alcuni vettori ed alla riduzione dell'operativo e totale cancellazione di rotte ad alta incidenza per l'ambito dei servizi premium.

Subconcessione autonoleggiatori

I ricavi car rental registrano una contrazione rispetto al 2019 sia della componente variabile che dei canoni fissi, quest'ultima accordata dal gestore ai subconcessionari per supportarli in questa fase di emergenza. Rispetto al 2020 si registra una crescita grazie alla ripresa del traffico del secondo semestre. Le attività degli autonoleggiatori non sono mai state sospese per garantire il servizio ai passeggeri che viaggiano sullo scalo di Bologna.

Ricavi per Servizi di Costruzione

Il calo di questa voce (-76,1% rispetto al 2020 e -37% rispetto al 2019) è da collegare ai minori investimenti destinati alla business unit rispetto agli anni precedenti.

Altri ricavi

La contrazione degli altri ricavi rispetto al 2020 (-9,5%) è dovuta principalmente a minori attività di manutenzione effettuate sui mezzi degli operatori aeroportuali e a minori vendite di certificati di efficienza energetica. Rispetto al 2019 (-45%) si confermano minori attività di manutenzione sui mezzi degli operatori aeroportuali e minori vendite di certificati di efficienza energetica, ma si aggiungono il minor utilizzo dei carrelli da parte dei passeggeri e la minore erogazione di corsi di formazione e di servizi di sicurezza.

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Var. ass. vs 2020	Var. % vs 2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	29.820	21.548	8.272	38,4%	63.274	-52,9%
Ricavi per servizi non aeronautici	19.917	15.426	4.491	29,1%	44.295	-55,0%
Ricavi per servizi di costruzione	8.051	29.415	(21.364)	-72,6%	16.420	-51,0%
Altri ricavi e proventi della gestione	701	1.101	(400)	-36,3%	1.146	-38,8%
RICAVI	**58.489**	**67.490**	**(9.001)**	**-13,3%**	**125.135**	**-53,3%**
Materiali di consumo e merci	(1.976)	(1.359)	(617)	45,4%	(2.305)	-14,3%
Costi per servizi	(15.553)	(15.387)	(166)	1,1%	(20.920)	-25,7%
Costi per servizi di costruzione	(7.667)	(28.015)	20.348	-72,6%	(15.639)	-51,0%
Canoni, noleggi e altri costi	(4.569)	(3.422)	(1.147)	33,5%	(8.614)	-47,0%
Oneri diversi di gestione	(3.137)	(2.942)	(195)	6,6%	(3.260)	-3,8%
Costo del personale	(22.058)	(20.287)	(1.771)	8,7%	(29.460)	-25,1%
COSTI	**(54.960)**	**(71.412)**	**16.452**	**-23,0%**	**(80.198)**	**-31,5%**
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**3.529**	**(3.922)**	**7.451**	**n.s.**	**44.937**	**-92,1%**
Ammortamento diritti di concessione	(7.440)	(6.688)	(752)	11,2%	(6.243)	19,2%
Ammortamento altre attività immateriali	(890)	(1.409)	519	-36,8%	(1.576)	-43,5%
Ammortamento attività materiali	(2.225)	(2.531)	306	-12,1%	(2.750)	-19,1%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	**(10.555)**	**(10.628)**	**73**	**-0,7%**	**(10.569)**	**-0,1%**
Accantonamento rischi su crediti	(504)	(508)	4	-0,8%	1	n.s.
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(671)	(2.306)	1.635	-70,9%	(2.893)	-76,8%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(168)	(30)	(138)	460,0%	(409)	-58,9%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	**(1.343)**	**(2.844)**	**1.501**	**-52,8%**	**(3.301)**	**-59,3%**
TOTALE COSTI	**(66.858)**	**(84.884)**	**18.026**	**-21,2%**	**(94.068)**	**-28,9%**
RISULTATO OPERATIVO	**(8.369)**	**(17.394)**	**9.025**	**51,9%**	**31.067**	**n.s.**
Proventi finanziari	499	198	301	152,0%	150	232,7%
Oneri finanziari	(1.079)	(1.218)	139	-11,4%	(1.125)	-4,1%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**(8.949)**	**(18.414)**	**9.465**	**51,4%**	**30.092**	**n.s.**
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	**2.232**	**4.824**	**(2.592)**	**-53,7%**	**(9.240)**	**n.s.**
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	**(6.717)**	**(13.590)**	**6.873**	**50,6%**	**20.852**	**n.s.**
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	**0**	**0**	**0**	**n.s.**	**0**	**n.s.**
Utile (Perdita) dell'esercizio – Gruppo	**(6.717)**	**(13.590)**	**6.873**	**50,6%**	**20.852**	**n.s.**

Il 2021 si chiude con una perdita consolidata di **6,7 milioni di Euro**; anche se in miglioramento rispetto alla perdita di **13,6 milioni di Euro** del 2020 il risultato negativo è dovuto alla persistente contrazione del traffico dovuta all'emergenza Covid-19 ed alle sue conseguenze economiche e sociali. Nel 2019, ultimo anno pre-Covid, il Gruppo ha registrato un utile di esercizio di 20,9 milioni di Euro.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente calano del 13,3% rispetto al 2020 e del 53,3% se confrontati con il 2019, ed in particolare:

- i **ricavi per servizi aeronautici** calano del 52,9% rispetto al 2019 per la contrazione del traffico, ma crescono del 38,4% rispetto al 2020 grazie alla ripresa registratasi a partire dalla tarda primavera del 2021;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** si riducono del 55% rispetto al 2019, ma crescono del 29,1% se confrontati con il 2020 per l'andamento delle diverse componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** calano (-72,6% rispetto al 2020 e -51% rispetto al 2019) per minori investimenti realizzati sia nel settore aviation che in quello non aviation;
- altri **ricavi e proventi della gestione**: il calo (-36,3% rispetto al 2020 e -38,8% rispetto al 2019) deriva principalmente da minori vendite di certificati di efficienza energetica e da minori ricavi da conduzione aree aeroportuali.

I **costi** del periodo si riducono complessivamente del 23% sullo stesso periodo del 2020 e del 31,5% sul 2019. Il risparmio nei confronti del 2019 è dovuto alla contrazione del traffico e all'attivazione di azioni di efficientamento messe in atto per ridurre l'impatto del calo dei volumi sulla redditività. Rispetto al 2020 il calo è determinato esclusivamente dai costi per servizi di costruzione, in quanto le altre categorie di costo sono tutte in crescita.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano un incremento del 45,4% rispetto al 2020 e un calo del 14,3% rispetto al 2019 prevalentemente dovuti all'acquisto di carburante aeromobili da parte di una società controllata come conseguenza dell'andamento del traffico. La crescita rispetto al 2020 è lievemente mitigata da minori acquisti di liquido de-icing per aeromobili, mentre rispetto al 2019 contribuiscono al risparmio anche minori acquisti di beni di consumo, cancelleria e stampati e di materiali di manutenzione.
- ✓ i **costi per servizi** sono tendenzialmente in linea con il 2020 e inferiori del 25,7% se confrontati con il 2019;

  l'allineamento al 2020 deriva da:
  - costi per manutenzioni, assicurazioni e servizi MBL invariati rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente;
  - maggiori costi per servizi di sicurezza, pulizie, sgombero neve, servizio PRM e spese di pubblicità e promozione, compensati da risparmi nelle consulenze e prestazioni professionali, nelle utenze e in altri servizi;

  la contrazione rispetto al 2019 è dovuta:
  - alla riduzione di alcuni servizi correlati al traffico;
  - al calo dei costi delle utenze;
  - a minori costi per manutenzioni, sviluppo e promozione, prestazioni professionali e consulenze e alla rimodulazione o sospensione di alcuni contratti di servizi (es. pulizie, navette per il trasporto di parcheggi passeggeri e staff ai parcheggi remoti);
- ✓ le variazioni della voce **canoni, noleggi e altri costi** (+33,5% rispetto al 2020 e -47% rispetto al 2019) è dovuta principalmente all'andamento dei volumi di traffico in base ai quali vengono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza;
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** sono in aumento (+6,6%) rispetto al 2020 per i costi legati all'"Aviation Event" (in parte compensati da ricavi per sponsorizzazioni), per maggiori oneri tributari e per la crescita del contributo al servizio antincendio, e in calo rispetto al 2019 (-3,8%) principalmente per effetto di minori oneri tributari.

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

Complessivamente il 2021 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA) positivo di 3,5 milioni di Euro** contro un margine negativo di -3,9 milioni di Euro del 2020 e positivo di 44,9 milioni di euro nel 2019, per effetto di un andamento dei ricavi strettamente correlato al traffico, a fronte 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** evidenziano una leggera flessione (-0,7%) per l'avanzamento del piano investimenti che nel 2021 ha visto prevalentemente la realizzazione di infrastrutture in concessione (diritti di concessione) che hanno una bassa aliquota di ammortamento in quanto parametrata alla durata della concessione. Quest'ultima, inoltre, è stata prorogata di due anni dalla legge n.77 del 17 luglio 2020 e conseguentemente nel 2020 le aliquote costanti di ammortamento dei beni in concessione sono state rideterminate tenuto conto della proroga al 2046 della scadenza della concessione applicandole dal secondo semestre 2020. A ciò si aggiunge il completamento del periodo di ammortamento di alcuni rilevanti progetti di sviluppo software realizzati negli anni precedenti. Anche gli **accantonamenti** evidenziano una diminuzione sebbene più marcata (-52,8%) per il minor accantonamento al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali in conseguenza dei minori utilizzi effettuati nell'esercizio rispetto alla programmazione e alla conseguente revisione della programmazione decennale degli interventi.

La contrazione dei costi complessivi del 21,2% a fronte di una riduzione dei ricavi del 13,3% determina un miglioramento del **Risultato Operativo (EBIT)** che passa da -17,4 milioni di Euro del 2020 a – **8,4 milioni del 2021** (+51,9%).

La **gestione finanziaria** evidenzia un miglioramento per effetto anche delle dinamiche dei tassi di attualizzazione dei fondi passando da -1 milioni di Euro a **-0,6 milioni di Euro** del 2021.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** 2021 evidenzia una **perdita di 8,9 milioni di Euro** contro una perdita di 18,4 milioni di Euro del 2020 ed un risultato positivo di 30,1 milioni nell'ultimo anno pre-Covid.

Per quanto riguarda le **imposte sul reddito dell'esercizio**, la voce rappresenta una componente positiva di conto economico per **2,2 milioni di Euro** contro 4,8 milioni del 2020 per la rilevazione di imposte anticipate calcolate sulla perdita fiscale IRES di periodo per 2,1 milioni di Euro. Queste ultime sono iscritte assumendo che la situazione attuale sia temporanea e che sussista la ragionevole certezza di generare nei successivi esercizi redditi imponibili fiscali sufficienti a consentire il progressivo assorbimento.

Il **risultato netto** dell'esercizio, interamente di competenza del Gruppo, si attesta pertanto a una **perdita di 6,7 milioni di Euro** a confronto con la perdita di 13,6 milioni di Euro del 2020; il miglioramento del 50,6% è significativo ma ancora molto lontano dai risultati dell'ultimo anno pre-Covid che si chiuse con un utile netto di 20,9 milioni di Euro.

L'andamento del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione e dei ricavi da credito da Terminal Value sugli interventi del fondo di rinnovo (*) viene indicato nella tabella seguente:

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Var. ass. vs 2020	Var. % vs 2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	29.820	21.548	8.272	38,4%	63.274	-52,9%
Ricavi per servizi non aeronautici	19.917	15.426	4.491	29,1%	44.295	-55,0%
Altri ricavi e proventi della gestione	701	785	(84)	-10,7%	1.065	-34,2%
RICAVI RETTIFICATI	**50.438**	**37.759**	**12.679**	**33,6%**	**108.634**	**-53,6%**
Materiali di consumo e merci	(1.976)	(1.359)	(617)	45,4%	(2.305)	-14,3%
Costi per servizi	(15.553)	(15.387)	(166)	1,1%	(20.920)	-25,7%
Canoni, noleggi e altri costi	(4.569)	(3.422)	(1.147)	33,5%	(8.614)	-47,0%
Oneri diversi di gestione	(3.137)	(2.942)	(195)	6,6%	(3.260)	-3,8%
Costo del personale	(22.058)	(20.287)	(1.771)	8,7%	(29.460)	-25,1%
COSTI RETTIFICATI	**(47.293)**	**(43.397)**	**(3.896)**	**9,0%**	**(64.559)**	**-26,7%**
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	**3.145**	**(5.638)**	**8.783**	**n.s.**	**44.075**	**-92,9%**
Ricavi per servizi di costruzione	8.051	29.415	(21.364)	-72,6%	16.420	-51,0%
Costi per servizi di costruzione	(7.667)	(28.015)	20.348	-72,6%	(15.639)	-51,0%
Margine Servizi di Costruzione	**384**	**1.400**	**(1.016)**	**-72,6%**	**781**	**-50,8%**
Ricavi per credito da Terminal Value su Fondi di Rinnovo	0	316	316	-100,0%	81	-100,0%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**3.529**	**(3.922)**	**7.451**	**n.s.**	**44.937**	**-92,1%**

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

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 degli esercizi 2021 e 2020:

In migliaia di Euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	3.764	(5.351)	9.115
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	(3.314)	(13.968)	10.654
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(8.621)	(28.372)	19.751
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(3.508)	56.745	(60.253)
Variazione finale di cassa	(15.443)	14.405	(29.848)
Disponibilità liquide inizio periodo	43.658	29.253	14.405
Variazione finale di cassa	(15.443)	14.405	(29.848)
Disponibilità liquide fine periodo	28.215	43.658	(15.443)

Il **flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante ha generato cassa per 3,8 milioni di Euro** contro flussi in uscita per 5,4 milioni del periodo di confronto. La differenza di 9,1 milioni di Euro è dovuta essenzialmente al miglioramento del risultato economico dell'esercizio.

Il capitale circolante ha assorbito risorse per 7,1 milioni di Euro; tale variazione, inferiore rispetto a quella del 2020 (-8,6 milioni di Euro) ha determinato un assorbimento del **flusso di cassa delle attività operative nette per 3,3 milioni di Euro** contro un flusso negativo di 14 milioni del 2020.

L'assorbimento di cassa del capitale circolante è principalmente dovuto all'incremento dei crediti commerciali per 14 milioni di Euro a causa prevalentemente dell'aumento del fatturato.

L'assorbimento di risorse generato dalle **attività di investimento** è stato di **8,6 milioni di Euro** di investimenti quasi esclusivamente infrastrutturali.

Infine, il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è stato **negativo per 3,5 milioni** di Euro principalmente per il rimborso delle rate in scadenza dei mutui, contro un flusso positivo per 56,7 milioni di Euro del 2020 dovuto all'accensione di due finanziamenti a medio-lungo termine di 58,9 milioni di Euro da parte della Capogruppo.

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è stata **negativa per 15,4 milioni di Euro** contro un aumento di liquidità nel 2020 di 14,4 milioni di Euro; quest'ultima, però, risentiva dei flussi di cassa in entrata per l'accesione di due nuovi finanziamenti. Di conseguenza, pur se negativa la variazione finale di cassa dell'esercizio in esame è migliorata rispetto al 2020.

Di seguito il dettaglio dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo per il 2021 a confronto con il 2020 in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021.

	in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
A	Disponibilità liquide	28.215	43.658	(15.443)
B	Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	0	0
C	Altre attività finanziarie correnti	0	275	(275)
D	**Liquidità (A+B+C)**	**28.215**	**43.933**	**(15.718)**
E	Debito finanziario corrente	(1.732)	(1.473)	(259)
F	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(6.191)	(3.064)	(3.127)
G	**Indebitamento finanziario corrente (E + F)**	**(7.923)**	**(4.537)**	**(3.386)**
H	**Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)**	**20.292**	**39.396**	**(19.104)**
I	Debito finanziario non corrente	(62.577)	(68.759)	6.182
J	Strumenti di debito	0	0	0
K	Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(949)	(1.026)	77
L	**Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)**	**(63.526)**	**(69.785)**	**6.259**
M	**Totale indebitamento finanziario (H + L)**	**(43.234)**	**(30.389)**	**(12.845)**

L'**Indebitamento Finanziario Netto** del Gruppo al 31 dicembre 2021 è di **43,2 milioni** di Euro in aumento di 12,8 milioni di Euro dal 31 dicembre 2020.
In sintesi la variazione più rilevante è dovuta all'assorbimento straordinario di liquidità legato alla contrazione delle attività che anche nel 2021 ha fortemente ridotto i flussi in entrata legati alla gestione corrente oltre agli investimenti per 8,6 milioni di Euro ed alla restituzione delle rate dei mutui per 3,5 milioni di Euro.

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

Di seguito si mostra la struttura patrimoniale del Gruppo classificata sulla base delle "fonti" e degli "impieghi" per il biennio 2020-2021:

IMPIEGHI	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione Assoluta	Var. %
-Crediti commerciali	19.977	6.279	13.698	218,2%
-Crediti tributari	142	1.299	(1.157)	-89,1%
- Altri Crediti	5.251	2.494	2.757	110,5%
-Rimanenze di magazzino	735	676	59	8,7%
Subtotale	**26.105**	**10.748**	**15.357**	**142,9%**
-Debiti commerciali	(19.035)	(13.612)	(5.423)	39,8%
-Debiti tributari	(1.062)	(511)	(551)	107,8%
-Altri debiti	(28.032)	(22.923)	(5.109)	22,3%
Subtotale	**(48.129)**	**(37.046)**	**(11.083)**	**29,9%**
Capitale circolante netto operativo	**(22.024)**	**(26.298)**	**4.274**	**-16,3%**
Immobilizzazioni	216.303	217.457	(1.154)	-0,5%
-Imposte differite attive	13.093	10.732	2.361	22,0%
-Altre attività non correnti	13.560	13.262	298	2,2%
Totale immobilizzazioni	**242.956**	**241.451**	**1.505**	**0,6%**
- Fondi rischi, oneri e TFR	(17.154)	(17.567)	413	-2,4%
- Fondo imposte differite	(2.691)	(2.618)	(73)	2,8%
-Altre passività non correnti	(55)	(41)	(14)	34,1%
Subtotale	**(19.900)**	**(20.226)**	**326**	**-1,6%**
Capitale fisso operativo	**223.056**	**221.225**	**1.831**	**0,8%**
Totale Impieghi	**201.032**	**194.927**	**6.105**	**3,1%**

FONTI	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione Assoluta	Variazione %
Posizione (indebitamento) finanziaria netta	**(43.234)**	**(30.389)**	**(12.845)**	**42,3%**
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	0	0,0%
-Riserve	(74.201)	(87.814)	13.613	-15,5%
-Risultato dell'esercizio	6.717	13.590	(6.873)	-50,6%
Patrimonio Netto di Gruppo	**(157.798)**	**(164.538)**	**6.740**	**-4,1%**
-Patrimonio Netto di terzi	0	0	0	0,0%
Totale Patrimonio Netto	**(157.798)**	**(164.538)**	**6.740**	**-4,1%**
Totale fonti	**(201.032)**	**(194.927)**	**(6.105)**	**3,1%**

La struttura patrimoniale del Gruppo al 31 dicembre 2020 evidenzia un **capitale circolante netto operativo** negativo per **22 milioni** di Euro contro 26,3 milioni alla chiusura dell'esercizio 2020: tale differenza è dovuta all'incremento dei crediti di 15,4 milioni di Euro, soprattutto ai crediti commerciali che crescono di 13,7 milioni di Euro, in parte compensati dall'incremento dei debiti per 11,1 milioni di Euro.

Il **capitale fisso operativo** si attesta a **223 milioni di Euro** con una crescita di 1,8 milioni rispetto al 31 dicembre 2020 dovuta prevalentemente alla crescita delle imposte differite attive in relazione al beneficio fiscale derivante dalle perdite fiscali dell'esercizio in esame.

Il **capitale investito netto** è pari a **201 milioni di Euro** in aumento di 6 milioni rispetto al 31 dicembre 2020.

Sul lato delle fonti, l'**indebitamento finanziario netto** al 31 dicembre 2021 è pari a 43,2 milioni di Euro mentre il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo** si attesta a 157,8 **milioni di Euro** contro 164,5 milioni al 31 dicembre 2020.

3.4 PRINCIPALI INDICI

Di seguito si mostrano i principali indici di bilancio consolidato nel biennio.

PRINCIPALI INDICI		2021	2020
ROE	Risultato Netto/ Patrimonio Netto Medio	n.s.	n.s.
ROI	Risultato Operativo Rettificato/ Capitale Investito Netto Medio	n.s.	n.s.
ROS	Risultato Operativo Rettificato/ Ricavi rettificati	n.s.	n.s.
ROCE	Risultato Operativo Rettificato/ Capitale Investito Netto	n.s.	n.s.
ROD finanziario	Oneri finanziari da indebitamento finanziario/ Debiti verso le banche	1,5%	0,9%
Indice di onerosità dell'indebitamento	Oneri finanziari da indebitamento finanziario/ Margine Operativo Lordo Rettificato	32,7%	n.s.
Quoziente di disponibilità	Attivita' correnti e destinate alla vendita / Passività Correnti	0,94%	1,27
Indice del Margine di Struttura Allargato	(Patrim.netto+Pass.non correnti)/ Attività non correnti	0,99	1,05
Indipendenza finanziaria	Patrimonio Netto/ Totale Attività	0,53	0,56

I giorni medi di incasso da clienti e di pagamento dei fornitori sono esposti nella tabella seguente:

DSO e DPO	2021	2020	Variazione
Giorni medi di incasso clienti (*)	79	97	(18)
Giorni medi pagamento fornitori (*)	54	49	5

(*) Dati rielaborati in base alle sole partite clienti/fornitori emesse/ricevute senza fatture da emettere/fatture da ricevere

I giorni medi di incasso dei crediti si attestano a 79 giorni medi ed evidenziano un miglioramento significativo rispetto al 2020 (-18 giorni medi) anche se rappresentano ancora quasi il doppio dei giorni medi di incasso degli anni pre-Covid (44 giorni medi nel 2019) a conferma delle persistenti difficoltà finanziarie dei clienti e delle dilazioni di pagamento concesse anche nel 2021 per aiutare la filiera del trasporto aereo in forte difficoltà.
Sostanzialmente stabili i giorni medi di pagamento dei fornitori (da 49 del 2020 e 45 del 2019) a 54 giorni del 2021.

3.5 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI E GLI INVESTIMENTI

3.5.1 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

Nel mese di febbraio 2021 il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016-30 (detto Masterplan) dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna, ha ricevuto l'approvazione finale dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC). Gli interventi di sviluppo infrastrutturale inclusi nel Masterplan dell'aeroporto saranno progettati e realizzati, supportando lo sviluppo ed i livelli di servizio dello scalo con soluzioni tecniche e tempistiche tali da assecondare i trend di crescita del traffico e la piena sostenibilità, nel rispetto delle prescrizioni del Decreto VIA e degli atti ed accordi attuativi di livello territoriale. Il Masterplan di lungo periodo prevede la realizzazione per fasi di una serie di interventi, i cui punti caratterizzanti sono l'ampliamento del Terminal passeggeri, che comporterà un aumento delle superfici di oltre 20 mila metri quadrati (+ 50% circa), la realizzazione di un parcheggio multipiano per le automobili dei passeggeri e per autonoleggi con 2.000 posti auto aggiuntivi (+ 38% circa), ed altresì una fascia boscata di circa 40 ettari a nord dello scalo, per assorbimento di anidride carbonica ed altre opere di compensazione e mitigazione ambientale. L'approvazione finale del Masterplan ha costituito un passaggio amministrativo essenziale per il processo di sviluppo dell'Aeroporto di Bologna ed è stato il risultato della fattiva collaborazione tra Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, ENAC, Ministero dell'Interno, Ministero dell'Ambiente e Territorio e Tutela del mare, Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Comune di Calderara di Reno.

Durante l'esercizio 2021 si sono raggiunti importanti traguardi in relazione al progetto di completamento della realizzazione e messa in esercizio del nuovo edificio cargo destinato a DHL ed all'avvio dei lavori di realizzazione per un nuovo piazzale aeromobili.

Inoltre, nonostante una generale riduzione degli investimenti a causa della pandemia, sono ulteriormente avanzati i procedimenti di alcuni interventi chiave sul terminal passeggeri che vedranno la realizzazione nel breve periodo in quanto necessari a supportare la ricostituzione del traffico a livelli pre-pandemici, in particolare:

- il completamento del progetto esecutivo di ampliamento e riconfigurazione della sala partenze e dei gate di imbarco Schengen successivamente trasmesso ad ENAC per approvazione.
- il completamento del progetto esecutivo per il nuovo curbside del piano primo successivamente trasmesso ad ENAC per approvazione.

3.5.2 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli **investimenti** realizzati al **31 dicembre 2021** è pari a **8,3 milioni di Euro** contro 29 milioni di Euro del 2020.

In particolare 4,2 milioni di Euro sono relativi ad investimenti legati all'esecuzione del Masterplan e 4,1 milioni di Euro sono relativi ad investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

Di seguito si evidenziano i principali interventi conclusi nell'anno:

- **Edificio Cargo**: sono conclusi i lavori di realizzazione di un edificio dedicato ad un operatore specializzato nel settore cargo; proseguiranno nel 2022 alcuni interventi minori.
- **Uffici area check-in:** si è conclusa la realizzazione di nuovi uffici presso l'area check-in;
- **Nuovo impianto deicing:** è stata completata la realizzazione di un nuovo impianto per lo stoccaggio, il trattamento e la produzione di fluidi per le operazioni di deicing degli aeromobil presso il fabbricato dedicato;
- **Riqualifica del collettore di regimentazione idraulica**: si è concluso l'intervento di riqualificazione di parte dell'assetto idraulico delle pavimentazioni di volo a nord della pista;
- **Waiting area per PRM**: è stata realizzata una nuova area di attesa nei pressi del gate 13 dedicata ai PRM, funzionale all'accompagnamento in airside;
- **Interventi "anti-Covid19":** sono proseguiti anche nel 2021 interventi per ottemperare alle prescrizioni normative e salvaguardare la salute dei passeggeri e degli operatori aeroportuali.

Tra i principali interventi avviati ma ancora in corso al 31 dicembre si segnalano:

1. **Ampliamento terminal:** nel corso del 2021 è stata ottenuta l'approvazione preliminare da parte di Enac con alcune prescrizioni; negli ultimi mesi del 2021 è stato effettuato un aggiornamento del layout funzionale del progetto per recepire tali prescrizioni, con successivo nulla osta da parte di Enac ricevuto a fine dicembre. Tale passaggio implica una revisione del progetto da avviarsi nei prossimi mesi.

- **Ampliamento parcheggio aeromobili terzo lotto:** si sono conclusi i lavori di spostamento dell'oleodotto POL, interferente con la realizzazione del piazzale e si sono avviati i lavori di configurazione operativa del piazzale Apron 3.
- **Riqualifica controlli security e passaporti:** sono stati avviati nel mese di settembre i lavori di riqualifica dell'area dei controlli di sicurezza e del controllo passaporti.
- **Rifunzionalizzazione area cargo:** sono stati avviati nel mese di settembre i lavori di realizzazione di una tettoia presso l'area cargo al fine di creare uno spazio esterno coperto per lo stoccaggio delle merci.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli **interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali** e degli impianti al 31 dicembre 2021 è pari a **628 migliaia di Euro**, di cui 319 migliaia di Euro per interventi su impianti e 278 migliaia di Euro per interventi *landside* destinati al mantenimento dell'operatività.

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Var. ass. VS 2020	Var. % VS 2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio Equivalenti Full Time	**428**	**444**	**-16**	**-4%**	**492**	**-64**	**-13%**
Dirigenti	9	9	0	0%	9	0	0%
Quadri	36	35	1	3%	33	3	9%
Impiegati	302	316	(14)	-4%	354	(52)	-15%
Operai	81	84	(3)	-4%	96	(15)	-16%

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Var. ass. VS 2020	Var. % VS 2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio	**473**	**492**	**-19**	**-4%**	**543**	**-70**	**-13%**
Dirigenti	9	9	0	0%	9	0	0%
Quadri	36	35	1	3%	33	3	9%
Impiegati	343	360	(17)	-5%	402	(59)	-15%
Operai	85	88	(3)	-3%	99	(14)	-14%

Fonte: Elaborazione della Società

La riduzione dell'organico di 16 equivalenti full-time rispetto al 2020 e di 64 rispetto al 2019 è dovuta al mancato ricorso ai contratti a termine, a partire da aprile 2020 e fino a luglio 2021, a causa della riduzione del traffico e ad alcune uscite agevolate.

Il costo

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Var. ass. vs 2020	Var. % vs 2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. % vs 2019
Costo del Lavoro	22.058	20.287	1.771	8,7%	29.460	-25,1%

Fonte: Elaborazione della Società

La riduzione del 25,1% rispetto al 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 al contempo e nella misura massima possibile i livelli occupazionali.

In particolare il Gruppo ha agito sullo smaltimento delle ferie arretrate, sul blocco del lavoro straordinario e, con decorrenza da marzo 2020 fino al 20 marzo 2021, per AdB e a seguire per la controllata FFM, il Gruppo ha avviato la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per tutti i dipendenti, con il mantenimento dei servizi minimi essenziali lato operativo e con una riduzione delle attività degli altri dipendenti. A partire dal 22 marzo 2021, fino al 26 dicembre 2021, per i dipendenti AdB è entrata in vigore la Cassa Integrazione Guadagni in Deroga e a partire dal primo aprile 2021, fino al 31 dicembre 2021, per la società controllata FFM.
Contribuiscono al risparmio anche gli altri costi del personale, principalmente per minori costi di servizio mensa (in relazione alla riduzione delle presenze in azienda per la CIG e per l'utilizzo dello Smart Working), di formazione e trasferte, e il minimo ricorso a lavoro in somministrazione.

Rispetto al 2020, malgrado la riduzione di organico, il costo del personale aumenta dell'8,7% per effetto della reintroduzione della retribuzione variabile, non presente nel 2020, di minor utilizzo della CIG e di maggiori incentivi all'esodo.

Le relazioni sindacali

In data 26 febbraio 2021 è stato firmato con le OO.SS. l'accordo per la Cassa Integrazione Guadagni in Deroga per i dipendenti AdB, entrato in vigore dal 22 marzo 2021 e con validità fino al 13 giugno 2021. L'accordo prevedeva un sistema di rotazione applicato in base alla fungibilità delle mansioni e con criteri di equità; anche per la CIGD è stata garantita l'integrazione al reddito dal Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo, che ha stabilito la copertura della retribuzione fino all'80% reale della media retributiva di ogni lavoratore calcolata nei 12 mesi precedenti il periodo della pandemia. Successivamente AdB ha richiesto l'accesso alle ulteriori 28 settimane di CIGD (14/6-26/12) previste dal Decreto Sostegni. A differenza della CIGD in vigore tra marzo e giugno 2021, per le ulteriori settimane c'è stata la possibilità di anticipare il trattamento ai lavoratori compresa l'integrazione del Fondo di Solidarietà per il Trasporto Aereo.
Lo stesso accordo è stato siglato per la società FFM, con un periodo di validità dall'01/04/2021 al 31/12.
Il 5 gennaio 2021 è stato siglato, inoltre, un accordo con le OO.SS. per istituire un piano di esodo incentivato volontario, sia per AdB che per FFM, quale ulteriore misura per la tutela occupazionale e allo stesso tempo per consentire risparmi sul costo del personale del Gruppo. Il termine per le uscite incentivate, inizialmente fissato al 31/03/2021, è stato prorogato con successive integrazioni dell'accordo fino al 31/10, in linea con il prolungamento del blocco dei licenziamenti deciso dal Governo.
Durante tutta la fase di emergenza Covid il Gruppo Adb ha mantenuto un rapporto costante con le OO.SS. e con gli RLS attraverso l'istituzione di un Comitato Regolamentazione; si sono tenuti incontri di aggiornamento periodici sulle misure di protezione e prevenzione dal contagio di volta in volta adottate per fronteggiare l'emergenza.

In collaborazione con le Organizzazioni Sindacali, e con il sostegno di Comune e Città Metropolitana di Bologna, AdB ha anche formalizzato e ha posto all'attenzione del Governo Italiano, del Ministero dei Traporti, della Regione Emilia Romagna e degli altri Organi interessati un documento di richiesta di sostegno e di salvaguardia dell'occupazione per l'intero sito aeroportuale al fine di sollecitare un intervento diretto, anche in prospettiva dell'uscita dall'emergenza sanitaria.
AdB ha inoltre partecipato a due tavoli di lavoro promossi dalle istituzioni locali: il "Tavolo per la Sicurezza", che ha trattato i protocolli e le norme anticovid da attuare nelle aziende, e il "Patto del Lavoro e dello Sviluppo Sostenibile".

La formazione del personale

Nel confronto con lo stesso periodo dello scorso anno si evidenzia un allineamento dei costi dedicati alla formazione nonostante il persistere della limitazione dei corsi erogati in aula. La formazione nel 2021 è stata caratterizzata dalla formazione obbligatoria, che ha coinvolto il Servizio Prevenzione e Protezione, e dall'aggiornamento Security per circa 100 addetti, che hanno sostenuto l'esame di rinnovo della certificazione triennale con ENAC, e da diverse iniziative di carattere manageriale, grazie all'utilizzo dei fondi professionali e alla partecipazione a bandi.
Per quanto riguarda la formazione manageriale si evidenziano:

- il corso "Adempimenti normativi in materia di energia nella progettazione di edifici", che ha coinvolto tutta la Direzione Infrastrutture e il *Maintenance Manager* in tema di efficienza energetica e inquadramento normativo regionale e nazionale;
- un percorso di *Team Coaching* rivolto a tutto il Management Board sul tema della *Pandemic Fatigue* per gestire la forte pressione dovuta al lungo protrarsi della situazione pandemica e la conseguente situazione di incertezza e difficoltà sotto il profilo strategico, gestionale e di guida delle persone.

Tra i corsi specialistici si segnalano:

- il corso CAST Terminal e Aircraft rivolto al gruppo di lavoro "*Cast Airport Simulation Team*", che ha l'obiettivo di simulare scenari futuri che coinvolgono infrastrutture e processi operativi al fine di dare elementi di supporto alle decisioni strategiche del management;
- il corso Auditor per 6 nuovi auditor aziendali sia di qualità che di security;
- il corso *Runway Inspection* in accordo con il Reg. EU 139 ADR.OPS. B.015 sul monitoraggio ed ispezione dell'Area di Movimento, che ha coinvolto 8 persone tra i Supervisori Airside e l'area di manutenzione airside;

Altre iniziative formative hanno riguardato:

- la Security Culture: l'ICAO ha dichiarato il 2021 l'anno della Security Culture con lo scopo di accrescere la sensibilità e la consapevolezza nei confronti della cultura della sicurezza. Oltre ad aver integrato con questa tematica i corsi security, rivolti sia alle persone di AdB che al personale esterno che lavora nell'ambito della comunità aeroportuale, è stato organizzato per un gruppo più "tecnico" che si occupa di Security il corso *Internal Avisec Quality Auditor* finalizzato a mantenere un alto livello di standard qualitativi dei processi security;
- la protezione dei dati: nell'ambito del progetto Cyrano co-finanziato dall'Unione Europea è stato realizzato il corso e-learning GDPR (*General Data Protection Regulation*) sul tema della protezione dei dati. Il training nell'ambito del progetto Cyrano mira ad aumentare la consapevolezza cyber tra i dipendenti, considerati come i primi punti di accesso al network IT delle aziende e quindi oggetto di possibili attacchi volti a minare la sicurezza informatica delle stesse. Il corso GDPR è stato pensato per rafforzare il corso Cyber Risk, Privacy & Information Security-GDPR a sua volta erogato da formatore interno e previsto per tutti i ruoli aziendali a cadenza annuale con l'obiettivo di sensibilizzare tutto il personale in materia di Cyber security aeroportuale.

A partire dalla fine del 2021 sono stati avviati anche dei corsi in tema di sostenibilità, tra cui l'Economia Circolare e la Taxonomy.

3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE

Fast Freight Marconi Spa

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

Al 31 dicembre 2021 la società operava con 16 dipendenti (17 risorse al 31 dicembre 2020) e, in continuità con gli esercizi precedenti, ha affidato molte attività di staff alla controllante in forza di un contratto di management & staffing che interessa l'area contabile, amministrativa, legale, del personale e ICT.

Il traffico servito da FFM ha evidenziato nel 2021 una ripresa del 14% rispetto all'anno precedente, dopo una contrazione del 25% registrata nel 2020 rispetto al 2019-pre-Covid. L'impatto della pandemia, infatti, ha determinato un effetto negativo anche sul cargo, anche se in misura minore rispetto al traffico passeggeri e il 2021 ha mostrato importanti segnali di ripresa, soprattutto sul fronte export e nel traffico via superficie che consentono di delineare un cammino di graduale anche se lenta ripresa.

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

Al 31 dicembre 2021 i ricavi ammontano a 2,6 milioni di Euro (2,7 milioni di Euro nel 2020) ed evidenziano una riduzione del 4% derivante dal mancato ritorno ai livelli pre-pandemici dei volumi di traffico e dei ricavi della componente di traffico via aerea, più remunerativa, a fronte di una maggiore ripresa dei ricavi legati alla componente via superficie. I costi di gestione evidenziano una crescita del 5% per effetto dei maggiori costi per servizi (+5%) e del lavoro (+6%); di conseguenza il Margine Operativo Lordo evidenzia un calo del 38% ma è sempre stato positivo anche nel biennio di pandemia (607 mila nel 2020 e 378 mila Euro nel 2021). Il risultato dell'esercizio 2021 si attesta a 278 mila Euro contro 462 mila Euro del 2020 (-40%).

Tag Bologna Srl

TAG ha avviato l'attività operativa nel 2008 a seguito del completamento e dell'apertura del Terminal e dell'hangar per l'Aviazione Generale. La società, oltre a gestire tali infrastrutture sullo scalo di Bologna, opera nel settore dell'Aviazione Generale come *handler*. La partecipazione totalitaria in TAG, dalla precedente quota del 49%, è stata acquistata dalla Capogruppo nel 2018.

Al 31 dicembre 2021 la società, che ha affidato alcune attività di staff alla controllante in forza di un contratto di management & staffing riguardante l'area legale e del personale, opera con 14 dipendenti contro 11 risorse al 31 dicembre 2020. La crescita è legata all'attività affidatale dalla Capogruppo da aprile 2021 di assistenza handling ai voli c.d. "non programmati" nella fascia oraria 00.00-05.00 (servizio di assistenza H24).

L'andamento del traffico di Aviazione Generale che nel 2020 era stato fortemente impattato dall'emergenza sanitaria legata al Covid-19, nel 2021 ha dato importanti segnali di ripresa sia in termini di movimenti aeromobili (+56%) sia in termini di passeggeri (+62%).

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

L'anno 2021 si chiude per la società con un risultato positivo di 548 mila Euro, in decisa ripresa rispetto all'anno precedente che aveva chiuso con una perdita di 88 mila Euro. Oltra alla nuova attività di servizio H24 si segnala la crescita dei ricavi legati alle attività di gestione delle aree del Terminal Aviazione Generale, ai servizi di handling, al servizio di erogazione del carburante per aeromobili oltre all'incasso di contributi a fondo perduto di cui al Decreto Sostegni e Decreto Sostegni-bis per 103 mila Euro.

Relativamente ai rapporti intrattenuti nel corso del 2021 con le società controllate e con parti correlate, si rimanda all'apposito paragrafo delle note esplicative ai prospetti contabili del Bilancio d'esercizio della Capogruppo al 31 dicembre 2021.

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 SOSTENIBILITÀ

Il Gruppo prosegue con debita focalizzazione i propri obiettivi di sostenibilità, pur attualizzati al momento pandemico. Ciò, anche in adesione al nuovo Codice di Corporate Governance (ed. 2020), con l'attenzione dell'intero organo amministrativo che intende guidare la società perseguendone il successo sostenibile.
Al riguardo va ricordata l'assegnazione al Comitato Controllo e Rischi - con funzioni anche di Comitato per operazioni con parti correlate - delle funzioni di Comitato per la Sostenibilità. Nell'esercizio delle proprie funzioni in materia di sostenibilità il Comitato assicura al Consiglio di Amministrazione un adeguato supporto nei suoi obiettivi di perseguimento di successo sostenibile con l'analisi dei temi rilevanti per la generazione di valore nel lungo termine nell'ambito dei piani della Società e del Gruppo.
Il Gruppo, difatti, continua a porre particolare attenzione a tutte le principali tematiche di sostenibilità: dall'impatto sulla qualità dell'aria a quello acustico, a quello di risparmio energetico e utilizzo di fonti alternative nell'ambito della sostenibilità ambientale. Inoltre, particolarmente sfidanti ma ritenuti importanti nell'attuale contesto critico conseguente alla pandemia ed ai negativi riverberi nell'ambito del segmento di business di riferimento, in particolare la salvaguardia per quanto possibile dei posti di lavoro.

Nel corso del 2021 la Capogruppo ha costituito un Comitato Interno di Sostenibilità avente il compito di redigere il Piano di Sostenibilità sulle tre matrici Planet, People e Governance. Partendo da azioni e progetti già previsti a investimento, il Piano di Sostenibilità è stato sviluppato con numerose altre iniziative e approvato dal Consiglio di Amministrazione a dicembre 2021. La matrice Planet raccoglie nello specifico le iniziative nel campo della tutela ambientale, della mobilità e della lotta al cambiamento climatico. specifici ambiti di iniziative sono l'inquinamento dell'aria, il disagio per la popolazione residente nell'intorno aeroportuale a causa del rumore, la cura della biodiversità, la mobilità green nonché la lotta al cambiamento climatico attraverso azioni di risparmio energetico e utilizzo di fonti alternative.

Il Piano di Sostenibilità include, fra le altre, specifiche opere di compensazione ambientale già previste dall'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto, sottoscritto nel 2015 con gli Enti territoriali ed aggiornato a gennaio 2020. Tali opere consistono nella realizzazione di una ampia fascia boscata a nord dell'aeroporto (inclusiva di un percorso ciclabile fruibile dalla collettività) di estensione pari a 40 ettari, in un progetto di conservazione naturalistica sul sito di interesse comunitario SIC IT4050018 "Golena San vitale" e nella progettazione e finanziamento di un percorso ciclabile di collegamento fra il polo aeroportuale e gli abitanti di Bologna e Lippo di Calderara di Reno.

Nell'ambito di gestione della sostenibilità Planet si citano iniziative anche nel campo della qualità dell'aria, con l'avvio di una collaborazione con l'Università di Bologna sul biomonitoraggio della qualità dell'aria con l'utilizzo di api. Per quanto riguarda l'inquinamento acustico, principale impatto ambientale dell'aeroporto, nonostante nel 2021 si sia registrato un impatto ancora inferiore rispetto ai valori prepandemici (2019), il Gruppo ha comunque mantenuto la massima attenzione al monitoraggio del fenomeno, alla risposta alle segnalazioni dei cittadini e al dialogo con le rappresentanze degli Enti ed Autorità preposte.
Nel 2021, infine, AdB si è aggiudicata (al 24mo posto su 760 progetti presentati) le risorse economiche stanziate dal Bando #Conciliamo, promosso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri per progetti di conciliazione vita-lavoro, welfare e mobilità sostenibile. I fondi saranno impiegati nel corso del 2022 per co-finanziare la piattaforma welfare, abbonamenti integrati al trasporto intermodale territoriale per i dipendenti, attività formative e dotazioni legate allo Smart Working e altri progetti di conciliazione.

Si rimanda per approfondimenti sui temi dello sviluppo sostenibile, della tutela ambientale, dell'attenzione alle esigenze del territorio e del passeggero e della valorizzazione delle persone alla Dichiarazione Non Finanziaria 2021 pubblicata sul sito della Capogruppo.

4.2 LA SICUREZZA IN AEROPORTO

Safety Management System (SMS)

Nel corso del 2021 il Safety & Compliance Management System ha svolto in totale 48 audit suddivisi tra verifiche interne all'organizzazione, verifiche esterne a soggetti terzi e verifiche sottobordo, coprendo così 33 tra i processi mappati. Sono poi state condotte anche per tutto l'anno 2021, in collaborazione con le aree Qualità e Servizio di Prevenzione e Protezione, verifiche periodiche sul rispetto delle misure di prevenzione Covid, secondo quanto previsto dal Protocollo Interno e dal Documento di Governance emesso dal Gestore. Sono state poi coordinate numerose attività di *change management* di natura operativa, organizzativa, manutentiva ed infrastrutturale ed è stato aggiornato e condiviso l'*hazard log* dello scalo attraverso il coinvolgimento di tutti i *post holder*.

Sono inoltre stati redatti diversi aggiornamenti e pubblicazioni del Manuale di Aeroporto e, compatibilmente con la situazione sanitaria vigente, è stato condotto e consolidato l'obiettivo primario della safety dello scalo che consiste in un bilanciamento efficace tra attività di reporting e garanzia, al tempo stesso, di una cultura blame/no blame orientata ad una responsabilizzazione deontologica degli operatori. Infine è stata promossa una politica di safety promotion efficace che, seppur influenzata dall'assenza di contatto diretto con il personale, si è comunque distinta per l'utilizzo massiccio di strumenti informatici che hanno garantito una rapida ed efficace diffusione delle informazioni e delle comunicazioni.

Nel mese di Dicembre 2021 inoltre il Safety and Compliance Management System è stato ridefinito in Safety, Compliance and Security Management System: la nuova organizzazione applicherà all'attività di security il modello di monitoraggio, analisi, segnalazione e reporting tipico del Safety Management System con l'introduzione di una security promotion effettiva sul campo, l'istituzione di comitati periodici di confronto con l'accountable manager e con le risorse impiegate nelle operazioni nonché l'istituzione di un canale di segnalazioni volontario e anonimo, che garantirà un feedback preciso e puntuale a tutti i segnalatori. Ciò permette la concreta realizzazione di un efficiente sistema di Security in linea con i modelli normati e approvati da Enac in ambito Safety, innalzando i livelli qualitativi e di performance dalla sicurezza dello scalo di Bologna

Security

Nel corso del 2021 la Capogruppo ha mantenuto una elevata attenzione al processo di security, in un contesto profondamente mutato per effetto della pandemia.

In seguito alla diffusione della pandemia e al fine di garantire la sicurezza di passeggeri e dipendenti, AdB ha previsto alcune misure volte a ridurre il rischio di contagio. In particolare per quanto riguarda i controlli di sicurezza, grazie al sistema brevettato BEST è stato possibile ridurre l'interazione frontale tra il personale addetto ai controlli e i passeggeri. Le modalità di svolgimento previste dal sistema BEST adottano infatti una nuova metodologia, autorizzata e già positivamente attuata, che consente agli addetti Security di svolgere eventuali controlli sulla persona posizionandosi alle spalle del passeggero anziché di fronte, per limitare le occasioni di contagio.

Nell'ottica di monitorare l'applicazione della normativa di riferimento, AdB effettua Controlli di Qualità mensili. L'attività di controllo è svolta tramite il passaggio, attraverso tutte le postazioni di controllo dell'Aeroporto di articoli proibiti e/o titoli non validi all'accesso. Almeno una volta al mese vengono eseguiti Cover Test, che prevedono il passaggio di "Passeggeri Campione" presso le postazioni di controllo utilizzando simulacri di ordigni esplosivi e articoli proibiti. Alla fine di ogni intervento viene redatto il "Report Cover Test di Qualità" finalizzato a mostrare il livello di efficacia, efficienza e qualità delle misure e delle procedure di sicurezza, identificare le deficienze e le non conformità dei servizi di sicurezza e formulare raccomandazioni ed azioni correttive per la riduzione o risoluzione delle eventuali non conformità.

Per ulteriori approfondimenti sui temi della Safety e della Security si rimanda agli appositi paragrafi della Dichiarazione Non Finanziaria 2021.

4.3 LA QUALITÀ

Il 2021 rappresenta, anche per quanto riguarda la qualità del servizio erogata e percepita in aeroporto, un anno "anomalo" come il 2020 a causa dell'emergenza pandemica, ma con alcuni elementi di normalizzazione. Il 2021 è stato caratterizzato, infatti, da una parziale ripresa del traffico a partire da giugno e da un maggiore grado di chiarezza del quadro per quanto riguarda vaccinazioni, requisiti, certificazioni e Green Pass. Le indagini *customer satisfaction* svolte hanno confermato che anche le aspettative dei passeggeri sono in parte cambiate a seguito pandemia, evidenziando una maggiore attenzione ai temi di igiene, sanificazione, distanziamento e rispetto delle regole anticontagio.
Le performance relative alla qualità del servizio nel corso del 2021 presentano un andamento articolato e correlato ai volumi di traffico, soprattutto nel trimestre estivo in cui la crescita del traffico ha generato una pressione sui tempi di attesa e sugli aspetti più direttamente collegati a comfort e informativa.
Per monitorare più da vicino la qualità del servizio e offrire interventi e soluzioni tempestive, AdB ha quindi avviato ad inizio anno un nuovo team interfunzionale Qualità e Facilitazione con il compito di intervenire sugli aspetti di comfort, ambience, informativa per un migliore esperienza del passeggero.

5. IL QUADRO NORMATIVO

5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023

L'anno 2021 rappresenta il secondo anno del 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.

Al riguardo si informa altresì, che AdB ha proposto un Ricorso Straordinario al Capo dello Stato in relazione alla clausola di cui all'art. 19 dello schema di Contratto di Programma. Analogo ricorso è stato presentato da altre società di gestione italiane. A dicembre 2020, il Consiglio di Stato ha emesso al riguardo parere nel quale si ribadisce la correttezza dei motivi di cesura sollevati in merito a tale clausola illegittima da parte delle società ricorrenti. I giudizi una volta trasposti saranno decisi con Decreto del Presidente della Repubblica. L'attesa e l'auspicio – a questo punto – è che gli Enti competenti procedano in autotutela alla revisione delle previsioni della succitata clausola con ogni consentita urgenza.

Si dà atto, come già in precedenti relazioni, che per diverse ragioni, indipendenti dalla volontà della Capogruppo che ha confermato in ogni sede ed interlocuzione la sua piena disponibilità all'ENAC, il Contratto non è stato formalizzato per iscritto – comunque dandosi in buona fede applicazione agli impegni correlati nel corso del 2020 e nel corrente 2021, necessariamente con interpretazione coerente all'insorgenza dell'evento pandemico fortemente impattante, in termini negativi, sul gestore e concessionario aeroportuale; si dà altresì atto che anche Enac, dal canto suo ha, in relazione al medesimo Contratto di Programma, ugualmente dato piena attuazione svolgendo i monitoraggi di competenza.
Al riguardo la Capogruppo proseguirà le interlocuzioni con Enac per una valutazione aggiornata della propria peculiare posizione ed un'adeguata istruttoria di aggiornamento alla situazione attualizzata agli impatti della pandemia sui diversi fronti interessati dalla regolamentazione tipica del Contratto di Programma. Pro tempore il gestore procederà nella gestione aeroportuale, come fin qui, in buona fede e con leale cooperazione, pur in assenza di vincoli formali ed altresì tenendo conto di una situazione del settore e specifica dello scalo complessivamente ben differente rispetto ai target ed agli impegni alla base delle ipotesi istruttorie del 2019 per causa dell'evento esogeno pandemico ancora corrente.

In data 20 maggio 2021 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha differito al 1° gennaio 2023 l'entrata in vigore dei nuovi Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali (delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020), prevista originariamente a decorrere dal 1° luglio 2021.

In data 27 ottobre 2021, si è tenuta l'audizione annuale degli Utenti in merito all'aggiornamento dei diritti aeroportuali per l'anno 2022. Le nuove tariffe, che sono state pubblicate sul sito internet della Capogruppo e applicate a partire dal 1° gennaio 2022.

5.2 MISURE A SOSTEGNO DEL SETTORE AEROPORTUALE: FONDO PER LA COMPENSAZIONE DEI DANNI SUBITI A CAUSA DEL COVID-19

In data 30 dicembre 2020 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la legge n. 178 recante "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023" (cd. Legge di Bilancio 2021), entrata in vigore il 1 gennaio 2021.
Nel corso dell'iter approvativo del disegno di Legge di Bilancio 2021 sono state introdotte due nuove specifiche misure a sostegno del settore aeroportuale:

1. la prima prevede (commi da 715 a 720 dell'art. 1) l'istituzione presso il MIT di un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro (di cui 450 milioni di euro destinati alle società di gestione aeroportuale e i restanti 50 milioni di euro agli handlers) per la compensazione dei danni subiti a causa del Covid-19;
2. la seconda garantisce (comma 714 dell'art.1) le prestazioni integrative del "Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale" anche ai trattamenti di integrazione salariale in deroga, richiesti dalle imprese del trasporto aereo e di gestione aeroportuale per 12 settimane, nel periodo compreso tra il 1° gennaio e il 30 giugno 2021.

In data 25 maggio 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il decreto-legge n. 73 recante "Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali" (GU Serie Generale n. 123 del 25-05-2021). Il provvedimento, all'articolo 73 comma 2, prevede l'incremento di 300 milioni di euro del fondo di compensazione istituito dalla Legge di Bilancio 2021, dei quali 285 milioni sono destinati ai gestori aeroportuali e i restanti 15 milioni ai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra. Ne consegue, dunque, che la dotazione del fondo tesa a compensare i danni patiti dalle società di gestione ammonta complessivamente a 735 milioni di euro.

Il 10 maggio 2021 il Governo ha notificato alla Commissione Europea la misura di aiuto quadro a favore del settore aeroportuale, inviando contestualmente lo schema di decreto interministeriale attuativo.

In data 26 luglio 2021 la Commissione europea ha approvato, ai sensi dell'art. 107(2)(b) del TFUE, il regime di aiuti italiano da 800 milioni di Euro destinato a risarcire gli aeroporti e gli operatori di servizi di assistenza a terra per i danni subiti a causa del Covid-19.

Nella Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 307 del 28 dicembre 2021 è stato pubblicato il Decreto del 25 novembre 2021 del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, recante le modalità attuative per la compensazione dei danni subiti a causa dell'emergenza da COVID-19 dai gestori aeroportuali e dai prestatori dei servizi aeroportuali di assistenza a terra.

AdB e TAG hanno presentato la domanda di accesso al fondo corredate dalla relazione redatta da un esperto indipendente che ha certificato la perdita complessiva subita dal Gruppo nel periodo 1° marzo-30 giugno 2020. Le domande sono state presentate entro le tempistiche e con le modalità indicate nel decreto mentre per FFM è stato valutato di non procedere in quanto dall'istruttoria preliminare è emerso che i potenziali benefici non avrebbero superato i costi.
Il Gruppo ha approfondito il tema della contabilizzazione di tale contributo, ai sensi del principio contabile IAS 20, e ritiene di iscrivere il contributo statale e il corrispondente credito nel bilancio 2022 quando l'iter approvativo troverà conclusione tramite il provvedimento di accoglimento/rigetto delle domande a cura della Direzione Generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

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 1º 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 delle 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 e si è in attesa dell'emissione della finale pronuncia. In data 8 febbraio 2022, AdB ha inoltre ottenuto dopo lunghi anni di contenzioso in sede civile, una sentenza del Tribunale Civile di Roma, la n. 2012 del 2022 che acclara la giurisdizione del Giudice tributario, innanzi al quale verrà riassunta l'intera controversia.
Si rimanda per ulteriori approfondimenti al capitolo Contenziosi.

5.4 DICHIARAZIONE CONSOLIDATA 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 a partire dal 2018 la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario che costituisce una relazione distinta. La dichiarazione consolidata di carattere non finanziario 2021, redatta in via volontaria come previsto dall'art. 7 del D.Lgs.254/2016, secondo lo standard di rendicontazione "GRI Standards" è disponibile sul sito internet del Gruppo.

5.5 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 dei team del DPO. La Società ha rinnovato l'incarico al Data Protection Officer (DPO) nominato, sino al 2023. Ampia attività, in logica di *privacy by design*, è stata svolta dalla Società nell'ambito delle misure di sicurezza aziendali varate per contenere l'epidemia ed ostacolare l'eventuale propagarsi del virus COVID-19 sul luogo di lavoro e nell'ambito della comunità aeroportuale (i.e. termoscanner Terminal passeggeri, misurazione temperatura, SWE, misure organizzative e distribuzione dei dispositivi di sicurezza in dotazione al personale, nonché test molecolari e rapidi per lo screening di passeggeri e personale aeroportuale).

5.6 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 a 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.
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.
Successivamente a seguito di CTU richiesta dalla procedura, l'importo assistito da privilegio è stato ridotto a 51 mila Euro in quanto i crediti maturati su aeromobili che Alitalia utilizzava in forza di contratti di leasing per 0,6 milioni di Euro sono stati ritenuti ammissibili solo in chirografo. Adb si è opposta a tale proposta richiedendo il riconoscimento integrale del privilegio.

In relazione alla situazione debitoria di Alitalia SAI in a.s., nel corso del 2021 AdB ha inoltrato richieste e solleciti di pagamento, altresì costantemente informando Enac della situazione di ennesimo rischio e pregiudizio per il gestore ed altresì, infine, diffidando formalmente l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile con richiesta di adottare misure atte ad inibire le operazioni aeroportuali del vettore medesimo. Ulteriormente – non avendo ricevuto riscontro alcuno da Enac, pur a seguito delle plurime comunicazioni pec formalizzate – è stata predisposta ed inviata la necessaria documentazione al fine di formalizzare specifica istanza ex art. 802 del codice della navigazione alla locale Direzione Aeroportuale Bologna-Rimini al fine di ottenere il provvedimento di divieto di decollo dei velivoli della flotta AZ. La Direzione Aeroportuale non ha concesso detto provvedimento, ritenendo ostativa la condizione di amministrazione straordinaria del vettore. Nel frattempo Alitalia ha cessato l'attività volativa il 14 ottobre mantenendo sullo scalo di Bologna solo l'attività manutentiva.

Rispetto alle posizioni di debito al 31 dicembre 2021 Alitalia SAI in a.s. ha un'esposizione pari a circa 1,3 milioni di Euro dei quali 0,7 milioni costituiti da crediti non commerciali, prevalentemente a titolo di addizionale comunale ai diritti di imbarco.
Tenuto conto che la Commissione Europea ha ritenuto illegittima la misura inerente il prestito di 900 milioni di Euro erogato nel 2017 dallo Stato Italiano ad Alitalia ai sensi della normativa sugli aiuti di stato e che risulta ancora in corso la valutazione dell'ulteriore misura di 400 milioni di Euro prestati nel 2019, il credito commerciale verso il vettore è stato quasi interamente svalutato.

Con Decreto del 9 ottobre 2020 è stata costituita la società Italia Trasporto Aereo SpA con capitale sociale iniziale pari a venti milioni di Euro, interamente versati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. ITA la nuova compagnia aerea di bandiera, ha iniziato le attività il 15 ottobre 2021 ed ha poi interrotto le operazioni in data 22 novembre 2021, sino al prossimo mese di aprile, quando dovrebbe riprendere la normale operatività rispetto al collegamento giornaliero per Roma.

5.7 IMU- Comune di Bologna

In data 28 novembre 2018, il Comune di Bologna ha notificato alla Capogruppo per la prima volta un invito a riconsiderare il classamento catastale di alcuni immobili (procedura ex L.311/2004) insistenti sul sedime aeroportuale, sulla scorta di un asserito orientamento giurisprudenziale che ne avrebbe determinato una diversa qualifica. Tale invito è stato poi reiterato, con modifica anche del relativo perimetro di accertamento, in data 10 febbraio 2020, comportando, in taluni casi, l'imposizione *ex novo* e retroattiva dell'imposta IMU.
La Capogruppo si è sempre opposta a tali richieste in via stragiudiziale nell'ambito del procedimento amministrativo istruito e con la presentazione, nel luglio 2021, di un'istanza in autotutela rivolta ad Agenzia del Territorio/Entrate e Comune di Bologna, contestandone il fondamento applicativo ed evidenziando come l'accatastamento dei beni in oggetto fosse avvenuto *ab origine*, nel 2007, in coordinamento e secondo le direttive e l'interpretazione autentica della normativa di riferimento da parte della medesima Agenzia del Territorio locale. Tale primo accatastamento era stato eseguito, difatti, di concerto con l'Ente competente ed in conformità alle disposizioni della Legge 262/2006 e delle circolari 4/T 2006 e 4/T 2007, tutt'ora valide ed immutate, senza nemmeno che si potesse far rilevare la sussistenza di variazioni edilizie od altri elementi di difformità sopravvenuti, non conoscibili dal 2007 ad oggi.
Nel corso del secondo semestre 2021 e nei primi mesi del corrente 2022 sì , quindi, addivenuti all'avvio della fase conclusiva di tale procedimento, nonché definitoria, mediante possibile proposta di accertamento con adesione nei confronti del Comune di Bologna in ambito IMU, a seguito del provvedimento di attribuzione catastale d'ufficio, ex L.311/04, dei predetti beni, come da comunicazione del 13 dicembre 2021 ad opera dell'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Bologna - Ufficio Provinciale – Territorio Area Servizi Catastali e Cartografici.
Si è, pertanto, deliberato a livello di Gruppo di presentare una proposta di definizione con adesione, con limitate ed argomentate concessioni nell'interesse aziendale e senza applicazione delle sanzioni richieste dal Comune di Bologna, alla luce di quanto stabilito dalla Legge 212/2000 (Statuto del Contribuente), stante il legittimo affidamento delle Società del Gruppo. La proposta di adesione volontaria non costituisce acquiescenza, ma si motiva al solo fine di definire il periodo impositivo 2015-2020, senza dover impugnare i singoli atti di accertamento annuali e per evitare un contenzioso fiscale la cui prosecuzione sarebbe, in qualunque caso, eccessivamente onerosa ed antieconomica. Si è, al contempo, difatti, notificato, in data 9 febbraio 2022, un apposito ricorso tributario avverso l'Agenzia del Territorio e delle Entrate per impugnare l'atto di classamento di imperio del 13 dicembre 2021, di cui si contestano radicalmente presupposti e motivazioni – assenti. Decorsi i 90 giorni per esperire il tentativo di mediazione, il ricorso potrà essere depositato presso la Commissione Tributaria Provinciale di Bologna e si radicherà il relativo contenzioso.

5.8 RETROCESSIONE AVL (AIUTI VISIVI LUMINOSI), BENI E AREE ENAV

In data 30 novembre 2020 è stato pubblicato il decreto sottoscritto in data 3 aprile 2020 dal Ministero dell'Economia e delle Finanze concernente la "Retrocessione al demanio dello Stato dei beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV e successiva riassegnazione ad ENAC, ai sensi del combinato disposto degli articoli 692 e 693 del Codice della navigazione, per il successivo affidamento in concessione al gestore aeroportuale" (GU Serie Generale n. 297 del 30-11-2020).
Il decreto, in particolare, prevede che:

- gli AVL siano presi in consegna dai gestori aeroportuali entro 18 mesi dalla pubblicazione del decreto in Gazzetta Ufficiale, provvedendo a proprie cure e spese alla loro gestione, manutenzione e alimentazione elettrica, con recupero dei relativi costi nelle tariffe aeroportuali.
- I beni e aree e le sole aree siano presi in consegna dai gestori aeroportuali entro 60 giorni dalla pubblicazione del decreto in Gazzetta Ufficiale, provvedendo a proprie cure e spese alla loro gestione, manutenzione e alimentazione elettrica, con recupero dei relativi costi nelle tariffe aeroportuali.

Con specifico riferimento al profilo tariffario dei beni e delle aree che costituiscono AVL, l'atto stabilisce (art. 2) "[...] Fino alla presa in carico da parte dei suddetti gestori aeroportuali, e comunque fino allo scadere del citato termine, ENAV detiene i sistemi AVL al fine di garantirne la gestione e la manutenzione ed è autorizzata a riversare i relativi costi nella propria tariffa di terminale. 2. A partire dalla data di pubblicazione del presente decreto, ENAV è autorizzata a riversare nella tariffa di terminale il valore contabile non ancora ammortizzato dei beni oggetto del presente decreto, secondo un meccanismo di gradualità condiviso con ENAC."

Il provvedimento di retrocessione risulta essere stato adottato all'esito di un lungo iter istruttorio, che ha visto il coinvolgimento di MIT, ENAC ed ENAV, senza alcuna partecipazione dei gestori aeroportuali.

Sulla scorta degli elementi sopra evidenziati AdB, così come altri gestori aeroportuali italiani, ha presentato un ricorso amministrativo per impugnare il suddetto decreto, evidenziandone i motivi di illegittimità per varie ragioni, tra le quali la violazione del diritto di contradditorio e richiedendo che venisse avviata una corretta istruttoria circa lo stato di consistenza degli impianti e dei beni retrocessi. Apposita interlocuzione è stata, in parallelo, avviata con ENAC con l'ausilio altresì di Assaeroporti. Risultano, attualmente, incaricate della questione le articolazioni periferiche locali, ossia le Direzioni aeroportuali ENAC.
In specie si dà atto della recente attivazione della locale Direzione aeroportuale ENAC che ha supportato l'esperimento di verifica e sopralluogo, alla presenza di rappresentanti ENAV e AdB, di taluni beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV e diversi dagli AVL, in esito a tali attività indi procedendosi ad una legittima finalizzazione della presa in consegna. Ciò con introduzione negli atti formali di opportune cautele visto il pessimo stato e condizione della più parte dei beni dei quali si prevede, la successiva demolizione, in linea con le previsioni di Masterplan e, comunque, senza acquiescenza rispetto alla materia dedotta nel contenzioso succitato per cui si proseguirà nella diligente argomentazione delle posizioni a tutela della piena legittimità dell'iter e della posizione di AdB, viste le peculiarità delle infrastrutture ENAV presso lo scalo; ciò altresì nell'interesse alla sicurezza delle operazioni aeroportuali senza soluzione di continuità.
E' stata formalizzata nel febbraio 2022, da parte degli aeroporti italiani, un'apposita istanza ad ENAC nell'ambito della quale viene evidenziato lo stato di obsolescenza della maggior parte di tali cespiti, la carenza di manutenzione specifica e stigmatizzato il problema futuro di una gestione necessariamente condivisa – Aeroporti/ENAV – degli impianti AVL, nonché le potenziali ricadute negative tariffarie per utenza e gestori, in ragione della permanenza delle tariffe richieste da ENAV che andrebbero a sommarsi, indebitamente, ai diritti aeroportuali di relativa spettanza dei gestori.

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 giudiziali e/o extragiudiziali, senza dunque pretesa di esaustività rispetto a tutte le posizioni per le quali sono state appostate specifiche somme nell'ambito del fondo rischi contenziosi.

Fondo Antincendi

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

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

Successivamente, nel mese di ottobre 2020, si era svolta, innanzi il Tribunale Civile di Roma, la fase di precisazione delle conclusioni. In data 27 dicembre 2021 era stata depositata una motivata istanza di prelievo da ultimo, in data 2 febbraio 2022, si era formulata anche un'apposita richiesta al Presidente di sezione del Tribunale di Roma che aveva prontamente assicurato, in data 4 febbraio 2022, una celere definizione della controversia. Finalmente, in data 8 febbraio 2022, il Tribunale di Roma ha emesso la sentenza n. 2012/2022, acclarando giurisdizione del giudice tributario. La Società, al fine di ottenere, un diretto riconoscimento dei principi statuiti in maniera univoca dalla Corte di Cassazione e dalla CTP Roma, procederà a riassumere innanzi il giudice tributario i giudizi pendenti innanzi il Tribunale di Roma (RG n. 22375/12).

Parallelamente prosegue l'attività di promozione di confronto e interlocuzione con le Amministrazioni onde promuovere la possibilità di un accordo transattivo, con copertura legislativa.

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 Società, si è costituita in giudizio, contestando fermamente il fondamento giuridico e stigmatizzando la tempistica di una tale azione ed adotterà le appropriate misure di difesa giudiziale, onde efficacemente opporsi all'azione. La prima udienza, del relativo procedimento, si è regolarmente tenuta il giorno 24 febbraio 2021 ed all'esito della stessa il giudizio è stato rinviato all'udienza del 11 novembre 2021. In tale udienza, sono state ammesse diverse prove testimoniali, per l'escussione delle quali è stata fissata l'udienza del prossimo 6 aprile 2022.

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 che AdB non ha ritenuto legittima. In data 16 settembre 2020 è stato notificato alla Società decreto ingiuntivo non provvisoriamente esecutivo per il pagamento di una quota del corrispettivo a dire di controparte maturato in relazione all'incarico affidato. La Capogruppo ha attivato azione legale in opposizione al decreto per contestare fermamente il fondamento giuridico delle pretese di controparte, non essendo ancora determinatesi le condizioni tutte per il pagamento della fattura di cui in controversia. Al riguardo si sono tenute alcune udienze e la causa è stata trattenuta in decisione. In data 6 maggio 2021 le Parti hanno formalizzato un secondo atto aggiuntivo per 1,1 milioni di Euro, con lo scopo di concludere, a tutti gli effetti, i rapporti tra la Committente e la Società incaricata in modo reputato congruo e corretto da entrambe le Parti, senza avere successive reciproche pretese o richieste di qualsivoglia genere. L'atto -con finalità altresì transattive- è stato adempiuto dalle Parti.
Il contenzioso civile (numero di Ruolo generale: 13643/2020) è stato dichiarato estinto con pec del Tribunale di Bologna in data 9 giugno 2021.

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

La Capogruppo ha provveduto a notificare in data 27 gennaio 2021 un ricorso al TAR Emilia-Romagna per l'annullamento del Decreto 3 aprile 2020, adottato dal Direttore Generale del Dipartimento delle Finanze del Ministero dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato in G.U.R.I. – Serie Generale n. 297 del 30 novembre 2020 e avente ad oggetto: "Retrocessione al demanio dello Stato dei beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV e successiva riassegnazione ad ENAC, ai sensi del combinato disposto degli articoli 692 e 693 del Codice della Navigazione, per il successivo affidamento in concessione al gestore aeroportuale"; nonché della nota ENAC prot. n. 114427 del 7 ottobre 2019 e di ogni atto presupposto, consequenziale e/o connesso al sopra richiamato decreto interministeriale. Il ricorso è stato iscritto a ruolo ed ha assunto n. RG. 98/2021.
Nelle more del contenzioso amministrativo, le Società di gestione aeroportuale, di concerto con ENAC, ed in contradditorio con ENAV, hanno condotto una ricognizione dei beni e degli impianti aeroportuali oggetto di retrocessione. E' stata formalizzata nel febbraio 2022, da parte degli aeroporti italiani, un'apposita istanza ad ENAC nell'ambito della quale viene evidenziato lo stato di obsolescenza della maggior parte di tali cespiti, la carenza di manutenzione specifica e stigmatizzato il problema futuro di una gestione necessariamente condivisa – Aeroporti/ENAV – degli impianti AVL, nonché le potenziali ricadute negative tariffarie per utenza e gestori, in ragione della permanenza delle tariffe richieste da ENAV che andrebbero a sommarsi, indebitamente, ai diritti aeroportuali di relativa spettanza dei gestori.

Impugnativa dei nuovi Modelli Regolatori ART

In data 15 ottobre 2020 la Capogruppo ha notificato all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, al MIT ed al MEF, il ricorso presentato al TAR Piemonte per richiedere l'annullamento della delibera n. 163 del 16 luglio 2020, con cui sono stati varati i nuovi Modelli di regolazione tariffaria applicabili agli aeroporti nazionali. I nuovi modelli sono affetti, a parere della Capogruppo e di altre società di gestione aeroportuale, da vari vizi di illegittimità oltre che di manifesta ingiustizia, trovandosi, peraltro, ad essere stati varati senza tenere in minima considerazione, né prevedendo alcuna misura correttiva, gli effetti e le gravissime ripercussioni che la pandemia mondiale da virus COVID-19 ha ingenerato e continua a provocare sul comparto aereo. Il ricorso è stato in seguito ritualmente depositato ed il relativo procedimento iscritto al Tribunale Amministrativo Regionale del Piemonte con R.G. 783/2020.ART ha emanato in materia la Delibera n. 68/2021 del 20 maggio 2021 con cui l'Autorità ha, inter alia, (i) differito l'entrata in vigore dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla delibera n.136/2020, dal 1° luglio 2021 al 1° gennaio 2023; (ii) dato l'alternativa ai gestori aeroportuali che attivano la procedura di consultazione per la revisione dei diritti nel corso del biennio 2021-2022 di: a) avviare la relativa procedura ai sensi di quanto previsto dai Modelli di cui alla delibera n. 92/2017, o b) previa motivata istanza all'Autorità, proporre la proroga delle tariffe in vigore al momento dell'istanza anche a valere sull'annualità successiva. Al fine di non rappresentare acquiescenza in relazione a quanto contestato anche con la proposizione del ricorso avverso la Delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020 si è proceduto all'impugnazione nei termini altresì della Delibera n. 68/2021, con la presentazione di ricorso suppletivo per motivi aggiunti.

Contenzioso doganale FFM

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

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

FFM ha dunque proceduto alla ricerca di un'adeguata garanzia, fino alla finalizzazione nel mese di ottobre con primario istituto nazionale secondo le condizioni ed i termini prescritti dall'Agenzia delle Dogane. Tale garanzia ha previsto l'atto di co-obbligazione da parte della Capogruppo. Nel frattempo, è stato radicato anche il procedimento giudiziale tributario innanzi la Commissione Tributaria Provinciale di Bologna; all'esito dell'udienza del 13 ottobre 2021, l'istanza cautelare presentata da FFM è stata rigettata. Si tratta di circostanza che in ogni caso non influisce sulle valutazioni circa le probabilità di soccombenza nel giudizio di merito, che prosegue, restando la Società in attesa della fissazione della relativa udienza di trattazione.
A seguito della presentazione da parte della Società di ulteriore motivata istanza corredata da un'appendice alla polizza fideiussoria stipulata, invariato l'importo complessivo garantito, l'Agenzia delle Dogane di Bologna ha disposto la definitiva sospensione dell'esecutività dei provvedimenti.
I legali incaricati, valutato il dossier documentale inerente alla posizione e la giurisprudenza in materia, ritengono possibile ma non probabile la soccombenza.

Revocatoria Ernest
In data 15 aprile il Curatore Fallimentare del vettore aereo Ernest ha inviato alla Capogruppo una richiesta di restituzione delle somme pagate nei sei mesi antecedenti il deposito della richiesta di concordato preventivo, pari a 299 mila Euro – di cui circa 80 mila Euro per addizionale comunale - ai sensi della normativa in materia di revocatoria fallimentare. AdB ha già dato incarico ai legali che già l'avevano assistita nell'insinuazione al fallimento di valutare le possibili strategie difensive. Dopo approfondimenti con i nostri legali si ritiene vi siano diverse argomentazioni per resistere alla domanda del Curatore, eventualmente anche giudiziale, e non si è ritenuto, quindi di proporre alcuna ipotesi transattiva a controparte

Atto di contestazione Agenzia delle Entrate di Bologna in relazione ad alcuni profili fiscali del rapporto con il vettore Ryanair
In data 7 maggio 2021 è pervenuto alla Capogruppo un "Atto di contestazione da parte della Agenzia delle Entrate - Direzione Provinciale di Bologna – Ufficio Controlli" avendo quest'ultima ritenuto condivisibili taluni rilievi della Guardia di Finanza di Catanzaro in esito alla verifica ispettiva su Ryanair DAC Branch italiana ai fini IVA e delle imposte dirette. L'Ufficio territoriale locale ha, difatti, valutato le risultanze delle segnalazioni della GdF in relazione all'annualità 2015 e ha ravvisato profili sanzionatori ai fini IVA per AdB s.p.a. A seguito di opportuni approfondimenti che paiono riconfermare la piena legittimità dell'operato della Capogruppo, alla luce delle documentazioni agli atti, la Società ha presentato nei termini, dati puntuali e circostanziate memorie difensive all'ufficio dell'Agenzia di Bologna, ai sensi dell'art. 16, comma 4 D.Lgs. 472/97 non ancora riscontrate in pendenza dei termini. Nell'attuale indeterminatezza della posizione si rappresenta che, in ogni caso, la possibile denegata sanzione finale non avrebbe un impatto dirompente nell'ambito dell'ordinaria dimensione di contenzioso per la Capogruppo.

7. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Rischi relativi alla pandemia Covid-19
L'emergenza sanitaria da Covid-19 ha continuato a determinare impatti significativi sul settore aeroportuale anche nella prima metà dell'anno in corso. Tuttavia, con l'avvio della stagione estiva, grazie al calo dei contagi e al contemporaneo buon andamento delle campagne di vaccinazione, si è assistito ad un netto incremento del traffico aereo, nonostante permanga una certa incertezza relativamente agli sviluppi futuri, legata principalmente alla continua diffusione di varianti del virus. Nelle ultime settimane del 2021, per effetto dell'ulteriore ondata di contagi derivante dalla variante Omicron e per il conseguente ripristino di alcune misure restrittive alla mobilità, il traffico ha subito un ulteriore rallentamento.

Secondo dati di ACI Europe, il calo del traffico passeggeri fatto registrare in Europa nel 2021 è stato complessivamente pari al 59% rispetto al 2019, mentre rispetto al 2020 si è registrata una crescita dei volumi del 36,9%. Secondo stime della stessa ACI Europe, il recupero completo del traffico raggiunto nel 2019 potrebbe avvenire nel 2025, con importanti diseconomie di scala per i gestori aeroportuali che vedranno fortemente impattata la loro redditività *(Fonte: COVID-19 & AIRPORTS Traffic Forecast, Revised Q4 2021, FY 2021 & 2022 Scenarios, 13 ottobre 2021).*

I risultati economici del Gruppo AdB sono fortemente condizionati dal traffico aereo che, a sua volta, è condizionato dalla congiuntura economica, dalle condizioni sanitarie nazionali ed internazionali, dalle condizioni economico-finanziarie dei singoli vettori e dalle alleanze tra gli stessi oltre che dalla concorrenza, su alcune tratte, di mezzi di trasporto alternativi.
Tali fattori – a seconda di quella che sarà la loro esatta evoluzione, in concreto – potranno comportare effetti particolarmente significativi sulle performance di lungo termine, determinando così revisioni delle politiche di sviluppo del Gruppo e, tenuto conto della pervasività e delle incertezze derivanti dall'evoluzione della pandemia, tutti i rischi di seguito riportati possono risentire di queste tematiche.

Il **rischio liquidità**, in un contesto di crisi così accentuata e prolungata e tenuto conto dei rilevanti impegni di sviluppo infrastrutturale, potrebbe concretizzarsi nella difficoltà ad ottenere finanziamenti nella giusta tempistica ed economicità per coprire il fabbisogno determinato dal piano interventi e, al contempo, per coprire la nuova esigenza di finanziamento anche del ciclo del Capitale Circolante Netto fino al termine della crisi, crisi dapprima legata alla pandemia cui si è aggiunta la guerra in Ucraina e le sue conseguenze. Il Gruppo ha affrontato tale rischio da un lato rivedendo in chiave strategica e in confronto con Enac il piano investimenti con individuazione di nuove priorità e fasi implementative e dall'altro sottoscrivendo nuovi finanziamenti, da ultimo con BEI (Banca Europea degli Investimenti) fino ad un importo massimo di 90 milioni di Euro. Grazie a queste nuove fonti, alle disponibilità di conto corrente al 31 dicembre 2021 e alla linea di credito ulteriore di 5 milioni di Euro il Gruppo ritiene di essersi dotato di una flessibilità finanziaria allineata agli avanzamenti del piano di sviluppo infrastrutturale ed all'effettivo fabbisogno finanziario Relativamente all'eventuale mancato rispetto, a causa del peggioramento dei margini dovuti alla crisi in atto, dei covenant la cui verifica ha cadenza annuale e relativi al mutuo stipulato precedentemente alla pandemia Covid-19 con Banca Intesa, quest'ultima ha comunicato in data 31 agosto 2020 la sospensione degli stessi per gli esercizi 2020 e 2021. Relativamente al mutuo Unicredit finalizzato nel mese di luglio, i covenant annuali previsti contrattualmente si applicheranno a partire dal bilancio 2022. Infine, il nuovo contratto di finanziamento BEI prevede pledges e covenant anche informativi tipici per similari fattispecie, tra cui un obbligo di rimborso anticipato in caso di acquisizione del controllo di AdB.

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. Il contratto di finanziamento BEI consente la scelta tra tasso fisso e tasso variabile, il cui importo sarà in entrambi i casi determinato da BEI in relazione al momento della richiesta di finanziamento e alle condizioni complessive di erogazione e restituzione.

Per quanto attiene al **rischio di credito**, al 31 dicembre 2021 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 68% in forte crescita sia rispetto al 49% del 30 giugno 2021 che rispetto al 27% del 31 dicembre 2020. Ciò non rappresenta però proporzionalmente un aumento del rischio di credito in quanto trattasi di clienti vettori incentivati che maturano di conseguenza anche partite debitorie. E' indubbio però che la crisi economico-finanziaria in atto ha aumentato il rischio di credito per la generale carenza di liquidità delle imprese di tutta la filiera e che per fronteggiare tali difficoltà il Gruppo ha concesso alcune dilazioni di pagamento ai clienti ed ha opportunamente tenuto conto del maggior rischio nell'accantonamento al fondo svalutazione crediti al 31 dicembre 2021 così come continuerà a monitorarlo e adeguarlo anche in funzione dell'andamento dei prossimi mesi. In generale, il rischio di credito è affrontato implementando specifiche procedure e strumenti di controllo e gestione del credito verso clienti oltre che attraverso un congruo accantonamento al fondo svalutazione crediti tenendo conto del maggior rischio collegato alla crisi in atto, secondo principi di prudenza e in coerenza con i principi contabili IFRS 15 e IFRS 9 che rafforzano l'approccio di analisi *ex-ante*, piuttosto che di recupero del credito già sorto, nei processi di valutazione del rischio di credito.
Le politiche commerciali poste in essere dal Gruppo, con l'obiettivo di limitare l'esposizione, prevedono:

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

Con riferimento alle informazioni richieste dall'art.2428, c.2, n.6 bis si segnala che 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.

Rischi derivanti dal conflitto in Ucraina

Gli impatti derivanti dal conflitto in Ucraina risultano solo parzialmente valutabili al momento, in quanto dipenderanno dell'estensione geografica e dalla gravità del conflitto, dalla durata e dalla magnitudo delle sanzioni e della chiusura dello spazio aereo.
Il Gruppo è esposto al rischio della perdita dei volumi di traffico verso i paesi dell'Est Europa per effetto del conflitto tra Russia e Ucraina attualmente in corso. Sono quindi possibili conseguenze negative sulla ripresa dei volumi di traffico nel breve termine in seguito alla pandemia, che però risultano al momento difficilmente valutabili. Attualmente, risultano sospesi per motivi legati alla guerra i collegamenti da Bologna con Kiev, Leopoli e Odessa in Ucraina, Chisinau in Moldavia e Mosca in Russia con un impatto stimato in termini di riduzione del traffico passeggeri da/verso queste destinazioni di circa 150-180 mila passeggeri per l'intera annualità 2022.
Tale conflitto potrebbe influenzare negativamente la fiducia dei consumatori, la propensione al viaggio ed in generale la ripresa economica, anche al di fuori dell'Europa orientale. Il conflitto in Ucraina potrebbe ulteriormente acuire la crescita dei prezzi delle materie prime, con impatto sui costi per utenze e sugli approvvigionamenti di alcuni materiali. Inoltre il rischio Cyber Security risulta ulteriormente acuito da una fase di conflitto a livello internazionale, in particolare per le infrastrutture critiche come gli aeroporti.

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

L'attività del Gruppo è legata in misura significativa ai rapporti intercorrenti con alcuni tra i principali vettori che operano presso l'Aeroporto e ai quali il Gruppo offre i propri servizi, tra i quali, in particolare, Ryanair. A causa della alta incidenza sul volume passeggeri totali dell'Aeroporto del vettore Ryanair, il Gruppo è esposto al rischio relativo alla contrazione o venir meno dell'operatività del vettore medesimo sullo scalo. Al 31 dicembre 2021, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 58,8%. AdB e Ryanair hanno peraltro rafforzato la partnership in data 27 ottobre 2016 concludendo un accordo pluriennale con scadenza a fine ottobre 2022 con il quale si sono impegnati ad incrementare il numero di destinazioni servite da e per lo scalo bolognese ed offrire un livello di servizio secondo standard qualitativi elevati grazie agli investimenti portati avanti dall'aeroporto ed al programma "Always getting better" del vettore. L'accordo prevede uno schema collegato alla policy di sviluppo traffico dell'aeroporto e l'impegno di Ryanair a rispettarlo così come un meccanismo di garanzie contrattuali che assicurano il raggiungimento degli obiettivi. Sebbene l'Aeroporto di Bologna rivesta, a giudizio del Gruppo, una rilevanza strategica per questo vettore, non è possibile escludere che Ryanair possa decidere di variare le tratte operate, ridurre significativamente la propria presenza o cessare i voli sull'Aeroporto ovvero che in futuro il predetto accordo possa non esser rinnovato in tutto o in parte ovvero contenere condizioni meno favorevoli per il Gruppo. L'eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte del predetto vettore ovvero la cessazione o variazione dei collegamenti verso alcune destinazioni contraddistinte da un elevato traffico di passeggeri potrebbero avere un impatto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo. Alla luce dell'attuale crisi dell'industria del trasporto aereo l'eventuale ridistribuzione del traffico passeggeri tra altre compagnie aeree risulta più complessa e incerta tuttavia la Capogruppo mantiene attivi i rapporti con tutti gli operatori del settore.

Rischio relativo all'influenza degli incentivi sulla marginalità dei ricavi

La Capogruppo è esposta al rischio della diminuzione della marginalità relativa sui ricavi della Business Unit Aviation in caso di aumento dei volumi di traffico da parte dei vettori che beneficiano degli incentivi.

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

Rispetto a tale rischio il Gruppo, pur a fronte di uno scenario di mercato nazionale, in particolare sui collegamenti domestici, caratterizzato da una presenza crescente del segmento low cost, è attivo nello sviluppo di traffico che generi un contributo marginale positivo. A fronte del protrarsi della crisi pandemica e di una condizione di significativa incertezza e perdurante discontinuità con la situazione di mercato precedente, la Capogruppo ha attivato per la Summer Season 2021 una policy ad hoc, finalizzata a sostenere la ripresa del traffico estivo, nell'interesse dell'utenza e del gestore, al fine di recuperare quanto più traffico possibile, nonostante la contingenza eccezionale. Successivamente la Società ha pubblicato una nuova policy di incentivazione annuale valida per la Winter 2021/2022 e per la Summer 2022, mirata alla promozione del traffico di lungo raggio/intercontinentale nonché di un traffico più sostenibile dal punto di vista ambientale.

Rischio relativo alla diminuzione della marginalità di ricavi non aviation

A fronte della chiusura degli esercizi commerciali aeroportuali (con pochissime eccezioni e comunque con assenza di clientela) per il periodo di lockdown come decretato a livello nazionale e valutata la ripresa assai limitata del traffico anche nei successivi mesi del 2020, la Capogruppo ha acconsentito, in accoglimento delle istanze di alcune categorie di subconcessionari, alla revisione dei contratti con significativa rinuncia alla struttura composta da MAG (minimi annui garantiti) oltre a ROY (royalties) quali complemento prezzo a remunerazione delle migliori performances assicurate dai precedenti elevati livelli di traffico verso nuove condizioni basate su corrispettivi variabili.

Ulteriori attività negoziali sono quindi state condotte, ulteriormente, per ridefinire gli accordi e contratti con gli operatori ed i subconcessionari aeroportuali alla luce delle prospettive attualizzate e con logiche di progressivo incremento dei corrispettivi in linea con la graduale ripresa del traffico presso lo scalo.
Alla data di redazione del presente documento, per alcune aree commerciali sono stati disdetti o non prorogati i contratti di subconcessione e l'offerta prevalente sullo scalo è rappresentata da punti vendita *food & beverage.*

Rischi relativi all'attuazione del Piano degli Interventi

La Capogruppo effettua gli investimenti nell'ambito dell'aeroporto in sua gestione totale sulla base del Piano degli Interventi approvato dall'ENAC. Il Piano degli Interventi è stato predisposto sulla base degli interventi pianificati nel Master Plan seguendo un criterio di modularità il cui driver principale è l'andamento del traffico aereo.
AdB potrebbe incontrare difficoltà nel porre in essere nei tempi previsti gli investimenti stabiliti nel Piano degli Interventi a causa di eventi imprevedibili, tra cui ad esempio ritardi nell'iter autorizzativo e/o realizzativo delle opere, ritardi nei processi di approvvigionamento in relazione ad alcuni materiali o componenti, con possibili effetti negativi sull'ammontare delle tariffe applicabili e possibili rischi di revoca o decadenza dalla Convenzione. La realizzazione degli interventi previsti potrebbe essere condizionata dalla non disponibilità di materie prime o dal loro costo fortemente in aumento. Le recenti tensioni geopolitiche internazionali hanno infatti determinato un aumento dei prezzi dei beni energetici giunti a livelli eccezionalmente elevati, a cui si accompagna un generale aumento dell'inflazione. Tali effetti, insieme ad una forte incertezza sulla disponibilità delle materie prime, potrebbero determinare criticità nell'approvvigionamento di alcuni materiali, un aumento dei costi operativi correlati al funzionamento delle infrastrutture aeroportuali ed un aumento dei costi di realizzazione di alcuni investimenti.
Un ulteriore e straordinario rischio profilatosi aggiuntivamente nel 2020 anche a tale riguardo è il cd. rischio pandemico, per gli impatti tutti (lato capacità e performance dell'organizzazione della società aeroportuale, possibili rallentamenti ulteriori dei procedimenti, rischio indisponibilità finanziaria, etc. etc.).
In data 30 settembre 2021 la Capogruppo ha ricevuto approvazione, da parte dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, della propria motivata proposta di sviluppare il Piano degli investimenti secondo nuove priorità e fasi esecutive, su tutte lo slittamento temporale dell'intervento di ampliamento dell'aerostazione. Ciò al fine di meglio rispondere alle nuove esigenze in termini di traffico, altresì assicurando un'adeguata remunerazione degli investimenti e la loro piena sostenibilità finanziaria, valutata l'emergenza sanitaria da Covid-19 ed i suoi significativi impatti sulle attività e sui risultati del Gruppo AdB S.p.A.
Il piano investimenti come rimodulato e fin qui formalmente autorizzato con orizzonte al 2023 sarà implementato, con risorse finanziarie già disponibili.

Rischi legati alla mancata garanzia del servizio agli utenti da parte di alcuni operatori aeroportuali

Le società di handling operanti sullo scalo, in risposta ad una crescente ed intensa pressione competitiva e al fine di garantire la sostenibilità economica delle proprie attività, hanno posto negli ultimi anni particolare attenzione al contenimento del costo del lavoro, essendo caratterizzate da un'occupazione di natura *labour intensive*, nonché all'efficienza delle proprie operations, anche a discapito della qualità delle attività svolte. Le difficili condizioni di mercato in cui tali soggetti operano sono state poi ulteriormente esacerbate dalla crisi scoppiata in seguito alla diffusione della pandemia da Covid-19 che ha coinvolto tutto il settore aereo, rendendo ancor più precaria una condizione economico-finanziaria già fragile. Questa situazione potrebbe pertanto compromettere la qualità e la continuità dei servizi offerti al passeggero dagli handler sullo scalo di Bologna. La Capogruppo sta operando per definire un contingency plan finalizzato a garantire una continuità dei servizi, anche in caso di difficoltà da parte degli operatori aeroportuali che attualmente li svolgono.

Rischi relativi al quadro normativo

Il Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA, svolge la propria prevalente attività quale concessionario operante in virtù di diritti speciali esclusivi del sedime aeroportuale bolognese ed opera, per tale principale ragione, in un settore fortemente disciplinato da norme di livello nazionale, sovranazionale e, pure, internazionale. Eventuali mutamenti dell'attuale quadro normativo (e, in particolare, eventuali mutamenti in materia di rapporti con lo Stato, enti pubblici ed autorità di settore, determinazione dei diritti aeroportuali e dell'ammontare dei canoni di concessione, sistema di tariffazione aeroportuale, assegnazione degli *slots*, tutela ambientale ed inquinamento acustico) potrebbero avere un impatto sull'operatività e sui risultati economici della Società e del Gruppo ad essa facente capo.

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

In riferimento al rischio di non recuperabilità del valore di carico dei Diritti di Concessione iscritti tra le attività immateriali consolidate, al 31 dicembre 2021 per 199 milioni di Euro, ai sensi dello IAS 36, il Gruppo ha effettuato il test di *impairment* sulle più recenti proiezioni dei flussi finanziari approvate dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo e basate su assunzioni ritenute ragionevoli e dimostrabili al fine di rappresentare la migliore stima delle condizioni economiche future che l'attuale situazione di incertezza consente.

Il test di impairment non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 31 dicembre 2021 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività (per approfondimenti si rimanda alla nota 1 – attività immateriali).
Sul tema della verificabilità della recuperabilità del valore delle attività si rimanda anche alla nota 4 – altre attività finanziarie non correnti e alla nota 8 – crediti commerciali.

Stagionalità dei ricavi

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

8 ANDAMENTO DELLA CAPOGRUPPO

Si riportano di seguito le tabelle riepilogative dell'andamento economico, finanziario e patrimoniale della Capogruppo nel biennio in esame rimandando al commento esposto nel capitolo 3 vista la prevalenza dei valori della stessa sul Gruppo.

8.1 I RISULTATI ECONOMICI DELLA CAPOGRUPPO

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Var. ass. vs 2020	Var. % vs 2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	25.396	18.209	7.187	39,5%	57.764	-56,0%
Ricavi per servizi non aeronautici	19.380	14.965	4.415	29,5%	43.721	-55,7%
Ricavi per servizi di costruzione	8.051	29.377	(21.326)	-72,6%	16.420	-51,0%
Altri ricavi e proventi della gestione	736	1.184	(448)	-37,8%	1.274	-42,2%
Ricavi	**53.563**	**63.735**	**(10.172)**	**-16,0%**	**119.179**	**-55,1%**
Materiali di consumo e merci	(878)	(914)	36	-3,9%	(1.084)	-19,0%
Costi per servizi	(14.480)	(14.119)	(361)	2,6%	(19.453)	-25,6%
Costi per servizi di costruzione	(7.667)	(27.978)	20.311	-72,6%	(15.639)	-51,0%
Canoni, noleggi e altri costi	(4.492)	(3.346)	(1.146)	34,2%	(8.523)	-47,3%
Oneri diversi di gestione	(3.096)	(2.898)	(198)	6,8%	(3.200)	-3,3%
Costo del personale	(20.743)	(19.192)	(1.551)	8,1%	(28.076)	-26,1%
Costi	**(51.356)**	**(68.447)**	**17.091**	**-25,0%**	**(75.975)**	**-32,4%**
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	**2.207**	**(4.712)**	**6.919**	**n.s.**	**43.204**	**-94,9%**
Ammortamento / svalutazione diritti di concessione	(7.255)	(6.498)	(757)	11,6%	(6.045)	20,0%
Ammortamento altre attività immateriali	(881)	(1.397)	516	-36,9%	(1.561)	-43,6%
Ammortamento attività materiali	(2.148)	(2.449)	301	-12,3%	(2.637)	-18,5%
Ammortamenti e svalutazioni	**(10.284)**	**(10.344)**	**60**	**-0,6%**	**(10.243)**	**0,4%**
Accantonamento rischi su crediti	(493)	(502)	9	-1,8%	5	n.s.
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(646)	(2.309)	1.663	-72,0%	(2.814)	-77,0%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(200)	(2)	(198)	9900,0%	(267)	-25,1%
Accantonamenti per rischi ed oneri	**(1.339)**	**(2.813)**	**1.474**	**-52,4%**	**(3.076)**	**-56,5%**
Totale Costi	**(62.979)**	**(81.604)**	**18.625**	**-22,8%**	**(89.294)**	**-29,5%**
Risultato Operativo	**(9.416)**	**(17.869)**	**8.453**	**-47,3%**	**29.885**	**n.s.**
Proventi finanziari	477	167	310	185,6%	129	269,8%
Oneri finanziari	(1.063)	(1.192)	129	-10,8%	(1.089)	-2,4%
Risultato ante imposte	**(10.002)**	**(18.894)**	**8.892**	**-47,1%**	**28.925**	**n.s.**
Imposte dell'esercizio	**2.460**	**4.931**	**(2.471)**	**-50,1%**	**(8.857)**	**n.s.**
Utile (perdita) d'esecizio	**(7.542)**	**(13.963)**	**6.421**	**-46,0%**	**20.068**	**n.s.**

Nel triennio l'andamento del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione e dei ricavi per credito da Terminal Value sul Fondo di rinnovo (*) è stato il seguente:

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Var. ass. vs 2020	Var. % vs 2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	25.396	18.209	7.187	39,5%	57.764	-56,0%
Ricavi per servizi non aeronautici	19.380	14.965	4.415	29,5%	43.721	-55,7%
Altri ricavi e proventi della gestione	736	868	(132)	-15,2%	1.194	-38,4%
Ricavi rettificati	**45.512**	**34.042**	**11.470**	**33,7%**	**102.679**	**-55,7%**
Materiali di consumo e merci	(878)	(914)	36	-3,9%	(1.084)	-19,0%
Costi per servizi	(14.480)	(14.119)	(361)	2,6%	(19.453)	-25,6%
Canoni, noleggi e altri costi	(4.492)	(3.346)	(1.146)	34,2%	(8.523)	-47,3%
Oneri diversi di gestione	(3.096)	(2.898)	(198)	6,8%	(3.200)	-3,3%
Costo del personale	(20.743)	(19.192)	(1.551)	8,1%	(28.076)	-26,1%
Costi rettificati	**(43.689)**	**(40.469)**	**(3.220)**	**8,0%**	**(60.336)**	**-27,6%**
Margine Operativo Lordo Rettificato (EBITDA rettificato)	**1.823**	**(6.427)**	**8.250**	**-128,4%**	**42.343**	**-95,7%**
Ricavi per servizi di costruzione	8.051	29.377	(21.326)	-72,6%	16.420	-51,0%
Costi per servizi di costruzione	(7.667)	(27.978)	20.311	-72,6%	(15.639)	-51,0%
Margine Servizi di Costruzione	**384**	**1.399**	**(1.015)**	**-72,6%**	**781**	**-50,8%**
Ricavi per credito da Terminal Value su Fondi di Rinnovo	(0)	316	(316)	-100,0%	80	-100,0%
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	**2.207**	**(4.712)**	**6.919**	**-146,8%**	**43.204**	**-94,9%**

(*) per approfondimenti sul Terminal Value si rimanda al commento sui principi contabili alla voce attività immateriali della nota

Si riporta nella seguente tabella l'andamento per trimestri del **traffico passeggeri** e del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione e del credito da Terminal Value sul Fondo di rinnovo.

	1° TRIM 2021	Var % vs 2020	Var % vs 2019	2° TRIM 2021	Var % vs 2020	Var % vs 2019	3° TRIM 2021	Var % vs 2020	Var % vs 2019	4° TRIM 2021	Var % vs 2020	Var % vs 2019
Traffico Passeggeri	210.617	-84,9%	-89,3%	563.003	1320,6%	-77,3%	1.743.672	152,3%	-36,1%	1.586.524	317,8%	-28,9%
CONTO ECONOMICO (in migliaia di Euro)												
RICAVI RETTIFICATI	**4.709**	**-72,4%**	**-78,8%**	**7.425**	**228,5%**	**-72,3%**	**16.842**	**101,5%**	**-42,8%**	**16.536**	**161,0%**	**-31,7%**
Ricavi per servizi aeronautici	2.513	-72,1%	-79,5%	3.792	333,9%	-75,3%	9.779	110,9%	-42,4%	9.312	153,4%	-29,4%
Ricavi per servizi non aeronautici	2.037	-74,3%	-79,0%	3.336	164,6%	-70,1%	6.929	104,8%	-43,3%	7.078	194,1%	-33,6%
Altri ricavi e proventi della gestione	159	3,9%	-32,9%	297	137,6%	-16,1%	134	-60,1%	-42,7%	146	-42,5%	-60,4%
COSTI RETTIFICATI	**-9.707**	**-26,3%**	**-32,2%**	**-9.864**	**26,6%**	**-35,6%**	**-11.125**	**16,5%**	**-24,0%**	**-12.993**	**30,5%**	**-19,0%**
Costo del personale	-4.748	-23,5%	-30,3%	-4.881	28,5%	-34,5%	-4.950	10,9%	-26,0%	-6.164	30,5%	-13,5%
Altri costi operativi	-4.959	-28,8%	-34,0%	-4.983	24,9%	-36,7%	-6.175	21,4%	-22,3%	-6.829	30,5%	-23,5%
MOL RETTIFICATO	**-4.998**	**n.s.**	**n.s.**	**-2.439**	**-55,9%**	**n.s.**	**5.717**	**n.s.**	**-61,4%**	**3.543**	**n.s.**	**-56,7%**
EBITDA MARGIN RETTIFICATO	**-106,1%**	**n.s.**	**n.s.**	**-32,8%**	**n.s.**	**n.s.**	**33,9%**	**n.s.**	**n.s.**	**21,4%**	**n.s.**	**n.s**

8.2 I FLUSSI FINANZIARI DELLA CAPOGRUPPO

	in migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
A	Disponibilità liquide	21.972	37.991	(16.019)
B	Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	0	0
C	Altre attività finanziarie correnti	0	275	(275)
D	**Liquidità (A+B+C)**	**21.972**	**38.266**	**(16.294)**
E	Debiti finanziario corrente	(1.722)	(1.467)	(255)
F	Parte corrente del debito finanziario non corrente	(5.669)	(2.545)	(3.124)
G	**Indebitamento finanziario corrente (E + F)**	**(7.391)**	**(4.012)**	**(3.379)**
H	**Indebitamento finanziario corrente netto (G – D)**	**14.581**	**34.254**	**(19.673)**
I	Debito finanziario non corrente	(60.874)	(66.536)	5.662
J	Strumenti di debito	0	0	0
K	Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(945)	(1.026)	81
L	**Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)**	**(61.819)**	**(67.562)**	**5.743**
M	**Totale Indebitamento finanziario (H + L)**	**(47.238)**	**(33.308)**	**(13.930)**

8.3 LA STRUTTURA PATRIMONIALE DELLA CAPOGRUPPO

IMPIEGHI	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Var. Ass.	Var. %
-Crediti commerciali	19.590	5.687	13.903	244%
-Crediti tributari	45	1.116	(1.071)	-96%
- Altri Crediti	5.332	2.527	2.805	111%
-Rimanenze di magazzino	695	649	46	7%
Subtotale	**25.662**	**9.979**	**15.683**	**157%**
-Debiti commerciali	(18.643)	(12.859)	(5.784)	45%
-Debiti tributari	(1.000)	(480)	(520)	108%
-Altri debiti	(27.672)	(22.576)	(5.096)	23%
Subtotale	**(47.315)**	**(35.915)**	**(11.400)**	**32%**
Capitale circolante netto operativo	**(21.653)**	**(25.936)**	**4.283**	**-17%**
Immobilizzazioni	211.386	212.292	(906)	0%
-Imposte differite attive	12.807	10.428	2.379	23%
-Altre attività non correnti	15.618	15.336	282	2%
Totale immobilizzazioni	**239.811**	**238.056**	**1.755**	**1%**
- Fondi rischi, oneri e TFR	(16.430)	(16.780)	350	-2%
- Fondo imposte differite	(2.080)	(2.073)	(7)	0%
-Altre passività non correnti	(55)	(41)	(14)	34%
Subtotale	**(18.565)**	**(18.894)**	**329**	**-2%**
Capitale fisso operativo	**221.246**	**219.162**	**2.084**	**1%**
Totale Impieghi	**199.593**	**193.226**	**6.367**	**3%**

FONTI	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Var. Ass.	Var. %
Posizione finanziaria netta	**(47.238)**	**(33.308)**	**(13.930)**	**42%**
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	**0**	0%
-Riserve	(69.583)	(83.567)	**13.984**	-17%
-Risultato dell'esercizio	7.542	13.963	**(6.421)**	-46%
Totale Patrimonio Netto	**(152.355)**	**(159.918)**	**(7.563)**	**-5%**
Totale Fonti	**(199.593)**	**(193.226)**	**(6.367)**	**3%**

9 PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA PATRIMONIO NETTO E RISULTATO NETTO

Si riportano di seguito i prospetti di riconciliazione tra Patrimonio Netto e Risultato netto della Capogruppo e Patrimonio Netto e Risultato netto consolidato:

In migliaia di Euro	Patrimonio Netto 31.12.2021	Risultato Netto 31.12.2021
Patrimonio netto e risultato di Aeroporto G. Marconi S.p.A.	152.355	(7.542)
Patrimonio netto e risultato società consolidata Tag Bologna s.r.l.	2.617	548
Patrimonio netto e risultato società consolidata Fast Freight Marconi S.p.A.	5.973	278
Patrimonio netto e risultato aggregato	***160.945***	***(6.717)***
Valore di carico delle partecipazioni consolidate	(3.193)	0
Eliminazione e svalutazione partecipazioni in imprese consolidate	111	0
Effetti valutazione della società collegata con il metodo del patrimonio netto	0	0
Allineamento costi e ricavi delle controllate consolidate ai ricavi e costi della capogruppo	(1)	0
Eliminazione costi relativi al conferimento capitalizzati ad incremento della partecipazione in FFM	(66)	0
Patrimonio e risultato consolidato	***157.798***	***(6.717)***
Patrimonio netto e risultato netto di terzi	0	0
PATRIMONIO E RISULTATO NETTO DI GRUPPO	***157.798***	***(6.717)***

In migliaia di Euro	Patrimonio Netto 31.12.2020	Risultato Netto 31.12.2020
Patrimonio netto e risultato di Aeroporto G. Marconi S.p.A.	159.918	(13.963)
Patrimonio netto e risultato società consolidata Tag Bologna s.r.l.	2.071	(88)
Patrimonio netto e risultato società consolidata Fast Freight Marconi S.p.A.	5.695	462
Patrimonio netto e risultato aggregato	***167.684***	**(13.590)**
Valore di carico delle partecipazioni consolidate	(3.193)	0
Eliminazione e svalutazione partecipazioni in imprese consolidate	111	0
Effetti valutazione della società collegata con il metodo del patrimonio netto	0	0
Allineamento costi e ricavi delle controllate consolidate ai ricavi e costi della capogruppo	0	0
Eliminazione costi relativi al conferimento capitalizzati ad incremento della partecipazione in FFM	(66)	0
Patrimonio e risultato consolidato	***164.538***	**(13.590)**
Patrimonio netto e risultato netto di terzi	0	0
PATRIMONIO E RISULTATO NETTO DI GRUPPO	**164.538**	**(13.590)**

10 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 e
    - dall'esercizio 2019, i ricavi da credito da Terminal Value su Fondo di Rinnovo intendendo con tale posta il corrispettivo, pari al valore attuale del credito per Terminal Value, che il gestore aeroportuale ha il diritto di vedersi riconoscere al termine della concessione dal gestore subentrante per gli interventi di rinnovo sui beni in concessione che, a tale data, non risultino completamente ammortizzati applicando le regole della contabilità regolatoria (art.703 cod. navigazione così come modificato dall'art.15 – quinquies, comma 1, D.L. n.148/2017 convertito, con modificazioni, dalla Legge 4 dicembre 2017, n.172).
- **Indebitamento Finanziario Netto:** la composizione dell'Indebitamento Finanziario Netto è rappresentata in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021.

11 GARANZIE PRESTATE

Nella seguente tabella è riportata la situazione riepilogativa delle garanzie prestate dal Gruppo nel biennio in esame.

in migliaia di euro	31/12/2021	31/12/2020	Var.	Var.
Fidejussioni	9.277	8.093	1.184	15%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	2.231	2.880	(649)	-23%
Totale garanzie prestate	22.381	21.846	534	2%

Al 31 dicembre 2021, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 22,4 milioni di Euro e si riferiscono a:

- fideiussioni di cui le principali:
    - a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale: trattasi di 1,6 milioni di Euro contro 5,6 milioni di Euro al 31 dicembre 2020 per effetto della minore base imponibile collegata all'ultimo canone di concessione aeroportuale pagato che, essendo del 2020, ha subito una forte riduzione dovuta al crollo del traffico;
    - a favore dell'Agenzia delle Dogane di Bologna per il contenzioso doganale che ha coinvolto la controllata FFM (rif. Capitolo Contenzioso) per 5,8 milioni di Euro e per depositi doganali vari sempre di FFM per ulteriori 0,1 milioni di Euro. Su tali garanzie esiste il co-obbligo della controllante Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa.
- pegno sullo Strumento Finanziario Partecipativo emesso da Marconi Express Spa, sottoscritto e versato dalla Capogruppo per il 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. L'accordo di Pegno di Strumenti Finanziari Partecipativi è stato sottoscritto in data 30 settembre 2016;
- 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 2,2 milioni di Euro.

12 INFORMATIVA SULLE AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO

Ai sensi dell'articolo 2428, comma n. 2, n. 3 e n. 4, del Codice Civile si dà atto che Adb e il Gruppo non possiedono azioni proprie alla data del 31 dicembre 2021.

13 AZIONI DETENUTE DA AMMINISTRATORI E SINDACI

Sulla base delle comunicazioni effettuate ai sensi di legge, gli Amministratori ed i Sindaci di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa, che alla data del 31 dicembre 2020 possiedono direttamente e/o indirettamente azioni della società sono:

- l'amministratore esecutivo Nazareno Ventola n° 2.750 azioni.

14 REGIME DI OPT-OUT

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

15 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 con riferimento ai valori esposti al 31 dicembre.

Andamento del traffico

In gennaio la ripresa dei contagi legati alla variante Omicron e le nuove restrizioni ai voli (sia nazionali, che internazionali) hanno frenato la ripartenza del traffico che si era registrata nei mesi estivi ed autunnali del 2021.

Il mese di gennaio si è chiuso infatti per lo scalo di Bologna con 316.583 passeggeri, in calo del 50,6% sul gennaio 2019 (ultimo anno pre-Covid), ma in crescita del 307,6% sul gennaio dello scorso anno, in piena "seconda ondata". Nel dettaglio, a gennaio 2022 si sono registrati 110.214 passeggeri su voli nazionali (-24,2% sul 2019, ma +207,8% sul 2021) e 206.369 passeggeri su voli internazionali (-58,4% sul 2019, +392,8% sul 2021). I movimenti aerei sono stati 3.529, in calo del 34,3% sul 2019 (+208,5% sul 2021), mentre le merci trasportate per via aerea sono state 3.223 tonnellate, in decrescita del 2,6% sul 2019, ma +8,1% sul 2021.

A febbraio 2022 lo scalo di Bologna ha registrato 394.031 passeggeri, in calo del 33,1% sul febbraio 2019 (ultimo anno pre-Covid) e in aumento del 550,0% sullo stesso mese dello scorso anno. Nel dettaglio, a febbraio 2022 si sono registrati 128.381 passeggeri su voli nazionali (-7,0% sul 2019, ma +475,5% sul 2021) e 265.650 passeggeri su voli internazionali (-41,1% sul 2019, +593,4 sul 2021). I movimenti aerei sono stati 3.509, in calo del 30,0% sul 2019 (+308,5% sul 2021), mentre le merci trasportate per via aerea sono state 3.405 tonnellate, in aumento del 6,7% sul 2019 e del 23,6% sul 2021.

La classifica delle mete "più gettonate" di febbraio ha visto ancora 4 aeroporti italiani nella "top ten", ma cresce la Spagna con 3 destinazioni. Ai primi tre posti troviamo Catania, Palermo e Madrid. Seguono: Barcellona, Bari, Brindisi, Tirana, Parigi Charles de Gaulle, Valencia e Amsterdam.

I dati progressivi, relativi al numero di passeggeri e di voli nei primi due mesi del 2022, evidenziano ancora una differenza negativa sul 2019, ma una crescita importante rispetto al 2021. Il segmento cargo è invece in aumento anche sul 2019. Nel dettaglio, il primo bimestre dell'anno ha registrato 710.614 passeggeri (-42,2% sul 2019 e +413,8% sul 2021), 7.038 movimenti (-32,2% sul 2019 e +251,4% sul 2021) e 6.628 tonnellate di merce trasportate (+2,0% sul 2019 e +15,6% sul 2021).

Se il Covid sembra avere allentato la presa, con un drastico calo dei contagi ed effetti positivi sul traffico aereo, ora a preoccupare è la guerra in Ucraina che, oltre alla terribile perdita di vite umane e alla distruzione di case e città, sta provocando lo stop al traffico aereo in un'ampia area del continente e un clima di forte preoccupazione per i possibili sviluppi del conflitto. Attualmente, risultano sospesi per motivi legati alla guerra i collegamenti da Bologna con Kiev, Leopoli e Odessa in Ucraina, Chisinau in Moldavia e Mosca in Russia.

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

Le prospettive per il 2022 si confermano di forte incertezza, con una ripresa per il settore che sarà condizionata dalle eventuali ulteriori ondate di contagi, dall'efficacia e distribuzione dei vaccini e dalle mutate abitudini dei passeggeri (es. propensione al viaggio, possibilità di spesa, motivazione *business/leisure* ecc.).

Da analisi sull'evoluzione della pandemia e sul relativo impatto sul trasporto aereo, alcuni studi di settore ipotizzano, nei prossimi anni, una ripresa non graduale e lineare del traffico, quanto piuttosto un andamento più altalenante dei volumi, che potrebbero risentire di una situazione disomogenea nella diffusione dei contagi nei singoli paesi e di un altrettanto disomogenea positiva incidenza delle campagne vaccinali. Allo stato attuale vi è una generale convergenza su un'ipotesi di recupero completo del traffico pre-Covid19 non prima del 2024-25.

Al momento risulta complesso stimare l'impatto del conflitto Russia-Ucraina sul trend di ripresa del traffico aereo. Secondo IATA risulta improbabile che questo conflitto abbia un impatto sulla crescita a lungo termine del trasporto aereo, che si è sempre dimostrato resiliente agli shock. Sono invece possibili conseguenze negative nel breve termine, in particolare per i mercati direttamente esposti al conflitto, che però risultano al momento difficilmente valutabili. Gli impatti dipenderanno dell'estensione geografica e dalla gravità del conflitto, dalla durata e dalla magnitudo delle sanzioni e della chiusura dello spazio aereo. Questi impatti si faranno sentire più gravemente in Russia, Ucraina e nelle aree limitrofe. Prima della pandemia da Covid-19, la Russia era l'undicesimo mercato più grande per i servizi di trasporto aereo in termini di numero di passeggeri, compreso il suo grande mercato interno, mentre l'Ucraina era al quarantottesimo posto. Sempre secondo IATA è probabile che la fiducia dei consumatori e l'attività economica subiscano un impatto anche al di fuori dell'Europa orientale (Fonte: IATA, Air Passenger Numbers to Recover in 2024, 1 marzo 2022).

Per il 2022 ACI Europe stima un possibile recupero che varia dal 61% all'80% dei volumi annuali di traffico pre-Covid19, con una maggiore ripresa stimata per il secondo semestre dell'anno. La Capogruppo stima che la ripresa dei volumi sullo scalo di Bologna sia sostanzialmente allineata a tali previsioni anche se il 2022 continuerà ad essere influenzato dalla capacità di resilienza e di ripresa dei vari stakeholder (vettori, subconcessionari, handler, ecc.).

Il comparto non aviation potrebbe continuare a risentire negativamente della crisi per effetto della ripresa dei volumi di traffico non ancora completa, su cui si fonda la componente variabile dei contratti, nel frattempo ridefiniti con sostanziale azzeramento della componente di minimo garantito.

Il Gruppo manterrà in atto, per quanto possibile, le misure di contenimento costi, tenendo conto dell'esigenza di mantenere la piena operatività dello scalo pur con minori volumi di traffico.

Dal punto di vista della sostenibilità sociale, e del correlato impatto sui costi del personale, la Capogruppo potrà contare sulla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria attivata dal 1 febbraio 2022 e con durata massima di 12 mesi. In una situazione di profonda incertezza di mercato e in una fase ancora di pandemia, il Governo ha previsto per il settore aeroportuale la possibilità di avvalersi di una speciale CIGS per "evento improvviso ed imprevisto" legato agli effetti dell'ultima variante del Covid (c.d. Omicron), che negli ultimi mesi ha ridotto sensibilmente il traffico aereo.

Nel 2022 il Gruppo sarà impegnato a superare i limiti della capacità infrastrutturale di alcuni sottosistemi, in un'ottica proattiva rivolta al miglioramento della qualità del servizio. Questo in un contesto di pieno funzionamento dell'infrastruttura e dei processi operativi, pur se con volumi di traffico inferiori al 2019. Inoltre, lavorerà all'implementazione di iniziative programmate in termini di sostenibilità e trasformazione digitale.

In data 7 marzo 2022 ENAC ha comunicato l'erogazione di trecento milioni di Euro alle società di gestione aeroportuale, come anticipo del 50% rispetto alle richieste di ristoro avanzate per i danni causati dall'emergenza sanitaria da Covid-19, secondo quanto disposto dalla Legge di Bilancio 2021.

L'ENAC, in attesa della definizione delle attività istruttorie, al fine di consentire alle società di gestione aeroportuale di fronteggiare le difficoltà finanziarie in cui sono venute a trovarsi, ha deciso, una volta verificato il non superamento della disponibilità complessiva del fondo, di accordare un'anticipazione nella misura del 50% della richiesta di ristoro del danno da ciascuna società formulata.

La Capogruppo, in data 8 marzo 2022 ha ricevuto il pagamento di 10,45 milioni di Euro quale anticipo del 50% dell'importo richiesto.

Infine, dal lato finanziario l'ottenimento del finanziamento BEI, unitamente al flusso derivante dal fondo di compensazione, crea le condizioni affinché il Gruppo possa proseguire senza indugio nello sviluppo delle infrastrutture e servizi, a beneficio dei clienti e del territorio.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Enrico Postacchini)

Bologna, 14 marzo 2022

Bilancio Consolidato per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2021

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

in migliaia di euro	*Note*	*al 31.12.2021*	*al 31.12.2020*
Diritti di concessione		199.364	198.470
Altre attività immateriali		914	1.569
Attività immateriali	1	**200.278**	**200.039**
Terreni, immobili, impianti e macchinari		11.293	12.686
Investimenti immobiliari		4.732	4.732
Attività materiali	2	**16.025**	**17.418**
Partecipazioni	3	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	4	13.306	12.946
Imposte differite attive	5	13.093	10.732
Altre attività non correnti	6	210	272
Altre attività non correnti		**26.653**	**23.994**
Attività non correnti		**242.956**	**241.451**
Rimanenze di magazzino	7	735	676
Crediti commerciali	8	19.977	6.279
Altre attività correnti	9	5.393	3.793
Attività finanziarie correnti	10	0	275
Cassa e altre disponibilità liquide	11	28.215	43.658
Attività correnti		**54.320**	**54.681**
Attività destinate alla vendita		**0**	**0**
Totale attività		**297.276**	**296.132**
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		74.201	87.814
Risultato dell'esercizio		(6.717)	(13.590)
Patrimonio netto di gruppo	12	157.798	164.538
Patrimonio netto di terzi		0	0
Totale patrimonio netto	12	**157.798**	**164.538**
TFR e altri fondi relativi al personale	13	3.841	4.251
Imposte differite passive	14	2.691	2.618
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	10.097	10.316
Fondi per rischi e oneri futuri	16	1.517	1.399
Passività finanziarie non correnti	17	63.526	69.785
Strumenti finanziari derivati		0	0
Altri debiti non correnti		55	41
Passività non correnti		**81.727**	**88.410**
Debiti commerciali	18	19.035	13.612
Altre passività	19	29.094	23.434
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	1.676	1.578
Fondi per rischi e oneri	16	23	23
Passività finanziarie correnti	17	7.923	4.537
Passività correnti		**57.751**	**43.184**
Totale passività		**139.478**	**131.594**
Totale patrimonio netto e passività		**297.276**	**296.132**

Conto Economico Consolidato

in migliaia di euro	*Note*	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020
Ricavi per servizi aeronautici		29.820	21.548
Ricavi per servizi non aeronautici		19.917	15.426
Ricavi per servizi di costruzione		8.051	29.415
Altri ricavi e proventi della gestione		701	1.101
Ricavi	**20**	**58.489**	**67.490**
Materiali di consumo e merci		(1.976)	(1.359)
Costi per servizi		(15.553)	(15.387)
Costi per servizi di costruzione		(7.667)	(28.015)
Canoni, noleggi e altri costi		(4.569)	(3.422)
Oneri diversi di gestione		(3.137)	(2.942)
Costo del personale		(22.058)	(20.287)
Costi	**21**	**(54.960)**	**(71.412)**
Ammortamento diritti di concessione		(7.440)	(6.688)
Ammortamento altre attività immateriali		(890)	(1.409)
Ammortamento attività materiali		(2.225)	(2.531)
Ammortamenti e svalutazioni	**22**	**(10.555)**	**(10.628)**
Accantonamento rischi su crediti		(504)	(508)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture		(671)	(2.306)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(168)	(30)
Accantonamenti per rischi ed oneri	**23**	**(1.343)**	**(2.844)**
Totale costi		**(66.858)**	**(84.884)**
Risultato operativo		**(8.369)**	**(17.394)**
Proventi finanziari	**24**	499	198
Oneri finanziari	**24**	(1.079)	(1.218)
Proventi e oneri non ricorrenti		-	-
Risultato ante imposte		**(8.949)**	**(18.414)**
Imposte dell'esercizio	**25**	**2.232**	**4.824**
Risultato netto delle attività destinate alla			
Utile (Perdita) dell'esercizio		**(6.717)**	**(13.590)**
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi		-	-
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo		(6.717)	(13.590)
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		(0,19)	(0,38)
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		(0,19)	(0,38)

Conto Economico Complessivo Consolidato

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020
Utile (perdita) di esercizio (A)	**(6.717)**	**(13.590)**
Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo	**0**	**0**
Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)	0	0
Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	(29)	(66)
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	5	18
Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)	(24)	(48)
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	(24)	(48)
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	**(6.740)**	**(13.638)**
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	(6.740)	(13.638)

Rendiconto Finanziario Consolidato

in migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	(8.949)	(18.414)
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(384)	(1.400)
+ Ammortamento e perdita durevole di valore di immobili impianti e macchinari e attività	10.555	10.628
+ Accantonamento fondi	1.343	2.844
+ Oneri per interessi che non comportano uscite di cassa	(435)	465
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	1.015	555
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	507	(171)
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	112	142
Flusso di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di	**3.764**	**(5.351)**
Variazione rimanenze di magazzino	(59)	(54)
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(14.344)	10.029
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti non finanziarie	(1.530)	2.172
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	5.423	(4.925)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	6.093	(6.672)
Interessi pagati	(1.268)	(827)
Interessi incassati	2	80
Imposte pagate	0	(2.252)
TFR pagato	(572)	(244)
Utilizzo fondi per pagamenti	(821)	(5.924)
Flusso di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative nette	**(3.314)**	**(13.968)**
Acquisto di attività materiali	(426)	(1.025)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	0	3
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(8.469)	(27.557)
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	274	207
Flusso di cassa generato / (assorbito) dall'attività di investimento	**(8.621)**	**(28.372)**
Incassi derivanti da emissione di azioni	0	0
Dividendi corrisposti	0	0
Finanziamenti ricevuti	0	63.900
Finanziamenti rimborsati	(3.076)	(6.793)
Pagamenti per passività per leasing	(432)	(362)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento	**(3.508)**	**56.745**
Variazione finale di cassa	**(15.443)**	**14.405**
Disponibilità liquide inizio periodo	**43.658**	**29.253**
Variazione finale di cassa	**(15.443)**	**14.405**
Disponibilità liquide fine periodo	**28.215**	**43.658**

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

In migliaia di euro	Capitale sociale	Riserva sovrapprezzo emissione azioni	Riserva legale	Altre Riserve	Riserva di rivalutazione e riallineamento	Riserve FTA	Utili/perdite portati a nuovo	Riserva OCI	Risultato dell'esercizio	PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	TOTALE PATRIMONIO NETTO
Patrimonio netto al 31.12.2019	90.314	25.883	7.170	37.029		(3.272)	(988)	1.367	20.852	178.175	178.175
Attribuzione del risultato esercizio 2019	0	0	1.009	19.826	0	0	0	217	(20.852)	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividenti distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	0	(48)	0	(13.590)	(13.638)	(13.638)
Patrimonio netto al 31.12.2020	90.314	25.883	8.179	56.855		(3.272)	(1.036)	1.584	(13.590)	164.538	164.538
Attribuzione del risultato esercizio 2020	0	0	0	461	0	0	0	(14.049)	13.590	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividenti distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	0	(24)	0	(6.717)	(6.740)	(6.740)
Patrimonio netto al 31.12.2021	90.314	25.883	8.179	57.116		(3.272)	(1.060)	(12.445)	(6.717)	157.798	157.798

Note esplicative al Bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021

Informazioni sull'attività del Gruppo

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

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

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2021

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato del Gruppo si riferisce all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 e include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 (di seguito "il bilancio consolidato del Gruppo" o "bilancio consolidato").
Il bilancio consolidato è stato redatto sulla base del costo storico, ad eccezione delle eventuali attività finanziarie destinate alla vendita e degli eventuali *Intangible Asset* costituiti da Certificati Energetici, che sono iscritti al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

Informativa relativa agli impatti della pandemia Covid-19 e continuità aziendale

Come illustrato nella Relazione sulla gestione, l'andamento del gruppo per il secondo anno consecutivo è stato fortemente impattato dagli effetti della crisi conseguente alla diffusione a più riprese della pandemia Covid-19; il 2021 è iniziato in totale continuità con la fine del 2020, tuttavia, il 2021 è stato anche contraddistinto dalle campagne di vaccinazione, fattore determinante per le prospettive di ripresa a livello globale unitamente all'introduzione del Green Pass a livello europeo; la ripresa dei volumi di traffico si è concretizzata a partire dal mese di giugno. Il secondo e terzo trimestre hanno fatto registrare oltre 1,6 milioni di passeggeri in più rispetto allo stesso periodo del 2020 ma nel mese di dicembre, per effetto dell'ulteriore ondata di contagi derivante dalla variante Omicron e per il conseguente ripristino di alcune misure restrittive alla mobilità, il traffico ha subito un rallentamento. Complessivamente, nel 2021 il traffico passeggeri sull'aeroporto di Bologna ha registrato una crescita del 63,7% rispetto al 2020 anche se il calo rispetto al 2019 pre-Covid è rimasto molto alto (-56,4%).

Vista la ripresa, seppur altalenante del traffico, considerate le misure di sostegno a livello governativo ed europeo come si esporrà più approfonditamente nel prosieguo e tenuto conto di tutte le informazioni attualmente disponibili sul futuro, il Gruppo ritiene che non sussistano significative incertezze (come definite dal par. 25 del Principio IAS 1) sulla continuità aziendale in quanto le misure già messe in atto e le ulteriori in via di attuazione consentiranno nel medio periodo di superare questa crisi che, pur se di portata ed impatto dirompente, deve comunque ritenersi di carattere eccezionale e durata temporanea. I risultati del Gruppo del 2021 anche se in perdita evidenziano la ripresa in atto che si auspica non compromessa dalle ombre che incombono sul futuro a causa del conflitto in Ucraina.
Il Gruppo ha basato le valutazioni sulla continuità aziendali su diversi elementi esposti più in dettaglio nel prosieguo ed ha tenuto in considerazione gli effetti esistenti e ragionevolmente ipotizzabili dell'epidemia su tutte le attività aziendali.
Le informazioni sul futuro disponibili fino alla data di approvazione del presente documento sono:

- piano economico-finanziario 2022-2026, approvato dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo il 7 febbraio 2022 i cui parametri di crescita del traffico su tale orizzonte temporale sono basati sulle stime dei principali studi di settore; il Gruppo, sulla base delle previsioni di traffico, ricavi, costi e investimenti aggiornate alla data di presentazione del presente bilancio che tengono conto delle più recenti informazioni disponibili, conferma la ragionevolezza di tali stime;
- strategia di sviluppo infrastrutturale post Covid-19: il Masterplan 2016-2030 approvato da Enac nel febbraio 2021 prevede la realizzazione per fasi di una serie di interventi di sviluppo delle infrastrutture in linea con la crescita del traffico e la piena sostenibilità;
- misure a sostegno del settore quali il trattamento di integrazione salariale in deroga per i dipendenti (CIG in deroga) dal 22 marzo fino al 26 dicembre 2021 e apertura della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per un periodo massimo di 12 mesi (1° febbraio 2022 – 30 gennaio 2023) con modalità flessibili in base all'evoluzione della pandemia e al conseguente andamento del traffico aereo;
- tra le misure di sostegno al settore la più importante è senz'altro il fondo di compensazione dei danni subiti a causa del Covid-19 (art.128-bis della Legge di Bilancio 2021 e Decreto Legge 25 maggio 2021 n.73 (GU Serie Generale n.123 del 25 maggio 2021) di complessivi 800 milioni di Euro, di cui 735 milioni di Euro destinati ai gestori aeroportuali e 65 milioni di Euro alle società di assistenza a terra. A fine luglio 2021 la Commissione Europea ha approvato tale sostegno finanziario ai sensi delle norme UE in materia di aiuti di Stato e in data 28 dicembre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il Decreto Attuativo (Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile 25 novembre 2021) che ha dato termine al 27 gennaio 2022 per la presentazione delle domande di accesso al fondo. La domanda è stata presentata nei termini dalla Capogruppo e dalla controllata TAG mentre per FFM è stato valutato di non procedere in quanto dall'istruttoria preliminare effettuata è emerso che i potenziali benefici non avrebbero superato i costi;
- la sottoscrizione in data 16 dicembre 2021 di un contratto di finanziamento BEI (Banca Europea per gli Investimenti) fino all'importo massimo di 90 milioni di Euro a sostegno del piano di sviluppo infrastrutturale oltre alle disponibilità liquide al 31 dicembre 2021 e la linea di credito disponibile e al momento non utilizzata di 5 milioni di Euro assicurano solidità finanziaria del Gruppo anche considerando una situazione di crisi e di traffico molto contratto per l'evoluzione della pandemia da Covid-19 ancora per i prossimi anni anche se in misura minore;
- ulteriori azioni attivabili per preservare la liquidità (es. eventuale ulteriore rimodulazione del piano investimenti).

In sintesi, il Gruppo ritiene che le misure suesposte nonché la propria solidità patrimoniale consentiranno il superamento della crisi in atto e l'assolvimento degli impegni finanziari, contrattuali e concessori che il Gruppo Aeroporto di Bologna ha in essere.

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

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

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

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

Nel 2014 il Gruppo ha optato volontariamente per la predisposizione del bilancio consolidato in conformità ai Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB").

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio annuale al 31 dicembre 2020 ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2021, applicati per la prima volta dal Gruppo dalla data di efficacia obbligatoria e riepilogati nel prosieguo del presente documento al paragrafo "Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati dal Gruppo". Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emessi ma non ancora in vigore.

La pubblicazione del bilancio consolidato di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 14 marzo 2022.

Contenuto e forma del bilancio consolidato

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

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

Tutte le altre attività sono classificate come non correnti.

Una passività è corrente quanto:

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

Il Gruppo classifica tutte le altre passività come non correnti.

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

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

Principi di consolidamento

Il Bilancio Consolidato include il prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, il prospetto del conto economico consolidato, il prospetto del conto economico complessivo consolidato, il rendiconto finanziario consolidato ed il prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato.
Il Gruppo ha optato per la redazione del conto economico complessivo che include, oltre al risultato del periodo, anche le variazioni di patrimonio netto pertinenti a poste di natura economica che, per espressa previsione dei principi contabili internazionali, sono rilevate tra le componenti del patrimonio netto.
Il bilancio consolidato è stato predisposto sulla base dei bilanci della società e delle società da essa controllate, direttamente ed indirettamente, approvati dalle rispettive assemblee o dagli organi direttivi deputati, opportunamente rettificati per renderli conformi agli IFRS.
Le società controllate sono consolidate integralmente a partire dalla data di acquisizione, ovvero dalla data in cui il Gruppo acquisisce il controllo, e cessano di essere consolidate alla data in cui il controllo è trasferito al di fuori del Gruppo.
Un'impresa è in grado di esercitare il controllo se è esposta o ha diritto a rendimenti variabili, derivanti dal proprio rapporto con l'entità oggetto d'investimento e, nel frattempo, ha la capacità di incidere su tali rendimenti esercitando il proprio potere su tale entità.
Specificatamente, un'impresa è in grado di esercitare il controllo se, e solo se, ha:

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

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

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

Il Gruppo riconsidera se ha o meno il controllo di una partecipata e se i fatti e le circostanze indicano che ci siano stati dei cambiamenti in uno o più dei tre elementi rilevanti ai fini della definizione di controllo. Il consolidamento di una controllata inizia quando il gruppo ne ottiene il controllo e cessa quando il gruppo perde il controllo stesso. Le attività, le passività, i ricavi e i costi della controllata acquisita o ceduta nel corso dell'esercizio sono incluse nel conto economico complessivo dalla data in cui il gruppo ottiene il controllo fino alla data in cui il gruppo non esercita più il controllo sulla società.
Il risultato dell'esercizio e ciascuna delle altre componenti di conto economico complessivo sono attribuiti ai soci della controllante e alle partecipazioni di minoranza, anche se ciò implica che le partecipazioni di minoranza abbiano un saldo negativo. Quando necessario, sono apportate le opportune rettifiche ai bilanci delle controllate, al fine di garantire la conformità alle politiche contabili del gruppo. Tutte le attività e passività, il patrimonio netto, i ricavi e i costi, e i flussi finanziari infragruppo relativi a operazioni tra entità del gruppo sono eliminati completamente in fase di consolidamento.
Quando la quota di patrimonio netto detenuto dalla controllante cambia, senza che questo si traduca in una perdita di controllo, tale cambiamento deve essere contabilizzato a patrimonio netto. Se il gruppo perde il controllo, deve:

- eliminare le attività (incluso qualsiasi avviamento) e le passività della controllata;
- eliminare il valore contabile di tutte le quote di minoranza;

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

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società controllate le informazioni al 31 dicembre 2021 e 2020, relative a denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

		% Possesso	
SOCIETA' CONTROLLATE *(in migliaia di Euro)*	**Capitale Sociale**	**al 31.12.2021**	**al 31.12.2020**
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l. Società Unipersonale	316	100,00%	100,00%

Criteri di Valutazione

Aggregazioni aziendali e avviamento

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

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

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

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

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

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

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

Partecipazioni in società collegate e joint-venture

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

Con il metodo del patrimonio netto, la partecipazione in una società collegata è inizialmente rilevata al costo e il valore contabile è aumentato o diminuito per rilevare la quota di pertinenza della partecipante degli utili e delle perdite della partecipata realizzati dopo la data di acquisizione.
L'avviamento afferente alla collegata è incluso nel valore contabile della partecipazione e non è soggetto ad ammortamento né ad una singola verifica di riduzione durevole di valore (*impairment*).
Il conto economico riflette la quota di pertinenza del Gruppo del risultato d'esercizio della società collegata. Nel caso in cui una società collegata rilevi rettifiche con diretta imputazione al patrimonio netto, il Gruppo rileva la sua quota di pertinenza e ne dà rappresentazione, ove applicabile, nel prospetto delle variazioni nel patrimonio netto. Profitti e perdite derivanti da transazioni tra il Gruppo e la collegata, sono eliminati in proporzione alla partecipazione nella collegata.
La quota di pertinenza del Gruppo del risultato d'esercizio della società collegata è rilevata nel conto economico. La quota di pertinenza rappresenta il risultato della collegata attribuibile agli azionisti; si tratta quindi del risultato al netto delle imposte e delle quote spettanti agli altri azionisti della collegata.
La data di chiusura del bilancio della collegata deve corrispondere alla data di chiusura del bilancio della capogruppo. Il bilancio della collegata deve essere redatto utilizzando principi contabili uniformi per operazioni e fatti simili in circostanze similari.
Successivamente all'applicazione del metodo del patrimonio netto, il Gruppo valuta se sia necessario riconoscere una perdita di valore della propria partecipazione nella società collegata. Il Gruppo valuta ad ogni data di bilancio se ci siano evidenze obiettive che la partecipazione nella società collegata abbia subito una perdita durevole di valore. Se ciò è avvenuto, il Gruppo calcola l'ammontare della perdita come differenza tra il valore recuperabile della collegata ed il valore di iscrizione della stessa nel proprio bilancio, rilevando tale differenza nel prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio.
Una volta persa l'influenza notevole sulla collegata, il Gruppo valuta e rileva qualsiasi partecipazione residua al *fair value*. Qualsiasi differenza tra il valore di carico della partecipazione alla data di perdita dell'influenza notevole ed il *fair value* della partecipazione residua e dei corrispettivi ricevuti deve essere rilevato a conto economico.

Conversione delle poste in valuta

Operazioni e saldi

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

Le poste non monetarie valutate al costo storico in valuta estera sono convertite usando i tassi di cambio alla data di rilevazione iniziale della transazione. Le poste non monetarie iscritte al *fair value* in valuta estera sono convertite usando il tasso di cambio alla data di determinazione di tale valore. L'utile o la perdita che emerge dalla riconversione di poste non monetarie è trattato in linea con la rilevazione degli utili e delle perdite relative alla variazione del *fair value* delle suddette poste (le differenze di conversione sulle voci la cui variazione del *fair value* è rilevata nel conto economico complessivo o nel conto economico sono rilevate, rispettivamente, nel conto economico complessivo o nel conto economico).

Attività immateriali

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In base a quanto previsto dall'art. 703 del codice della navigazione (art. 15-quinquies, comma 1, D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172) Adb, in quanto gestore aeroportuale, riceverà, alla scadenza della concessione dal subentrante, un corrispettivo pari al valore residuo, qualora positivo, (c.d. Terminal Value) degli investimenti realizzati sulle aree in concessione al netto degli ammortamenti, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria. Nel corso del 2019 la Capogruppo ha effettuato diversi approfondimenti della normativa sul Terminal Value sia dal punto di vista legale che contabile-bilancistico a seguito dei quali ha applicato tale normativa a partire dal bilancio annuale 2019.

A partire dal 1° gennaio 2019, di conseguenza, un credito è rilevato per la quota parte dei corrispettivi per i servizi di costruzione/miglioramento resi dal Gruppo relativi agli investimenti che avranno un Terminal Value alla scadenza della concessione, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria. Il valore del Terminal Value è attualizzato ed iscritto tra le attività finanziarie non correnti. Per quanto riguarda i diritti di concessione già iscritti al 31 dicembre 2018 e che avranno Terminal Value al 2046, tale valore rimane acquisito alla categoria delle immobilizzazioni immateriali "diritti di concessione", ma non entra nel piano ammortamenti per coincidere al 31 dicembre 2046 con il valore netto contabile residuo dei diritti di concessione.

Inoltre, la normativa sul Terminal Value è applicabile anche agli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, altresì calcolato con le regole della contabilità regolatoria. Tale Terminal Value rappresenta un'integrazione del corrispettivo per *performance obligation*, ai sensi dell'IFRS 15, relativi al contratto di concessone.

Conseguentemente si rilevano attività finanziarie non correnti con contropartita la voce Altri ricavi e proventi del conto economico. Successivamente alla prima iscrizione, il credito da Terminal Value è valutato al costo ammortizzato in un modello di business "Hold to Collect"; per maggiori dettagli si rimanda ai criteri di valutazione delle attività finanziarie. Infine, sempre relativamente al credito da Terminal Value, quest'ultimo è soggetto a *impairment test* ai sensi dell'IFRS 9 tenendo conto del rischio *default* della controparte Stato.

La voce "Software, licenze e diritti simili" si riferisce principalmente ai costi per l'implementazione e la personalizzazione del software gestionale oltre che all'acquisto di licenze software ammortizzate all'aliquota del 33%.

Attività materiali
Le attività materiali sono inizialmente rilevate al costo di acquisto o di realizzazione; il valore comprende il prezzo pagato per acquistare o costruire l'attività (al netto di sconti e abbuoni) e gli eventuali costi direttamente attribuibili all'acquisizione e necessari alla messa in funzione del bene.
I terreni, sia liberi da costruzioni, sia annessi a fabbricati civili e industriali, sono stati contabilizzati separatamente e non vengono ammortizzati in quanto elementi a vita utile illimitata.
Le attività materiali sono esposte al netto dei relativi ammortamenti cumulati e di eventuali perdite di valore determinate secondo le modalità descritte nel seguito. L'ammortamento è calcolato in quote costanti in base alla vita utile stimata del bene. Quando l'attività materiale è costituita da più componenti significativi aventi vite utili differenti, l'ammortamento è effettuato per ciascuna componente. Non sono oggetto di ammortamento i terreni e le attività materiali destinate alla cessione che sono valutate al minore tra il valore di iscrizione e il loro *fair value* al netto degli oneri di dismissione.

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate sono le seguenti:
- Fabbricati e costruzioni leggere: dal 3% al 10%;
- Macchinari, attrezzature e impianti: dal 10% al 31,5%;
- Mobili, macchine d'ufficio e mezzi di trasporto: dal 12% al 25%.

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

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico fra i costi per ammortamenti. Tali perdite di valore sono ripristinate nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate.
Al momento della vendita o quando non sussistono benefici economici futuri attesi dall'uso di un bene, esso viene eliminato dal bilancio e l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione ed il valore di carico) viene rilevata a conto economico nell'anno della suddetta eliminazione.
Le spese di manutenzione e riparazione, che non siano suscettibili di valorizzare e/o prolungare la vita residua dei beni, sono spesate nell'esercizio in cui sono sostenute; in caso contrario vengono capitalizzate.

Investimenti immobiliari
Il Gruppo classifica tra gli investimenti immobiliari i terreni acquisiti al fine di realizzare investimenti immobiliari non ancora definiti.
La rilevazione iniziale dei suddetti terreni è al costo di acquisto, le valutazioni successive seguono il criterio del costo.
Tali attività materiali non sono sottoposte ad ammortamento in quanto afferenti terreni. Il Gruppo monitora attraverso perizie tecniche l'evoluzione del relativo *fair value* al fine di identificare l'eventuale perdita durevole di valore.
Gli investimenti immobiliari sono eliminati dal bilancio quando sono ceduti o quando l'investimento è durevolmente inutilizzabile e non sono attesi benefici economici futuri dalla sua cessione. Eventuali utili o perdite derivanti dal ritiro o dismissione di un investimento immobiliare sono rilevati a conto economico nell'esercizio in cui avviene il ritiro o dismissione.

Perdite di valore delle attività non finanziarie
I valori contabili delle attività non finanziarie sono oggetto di valutazione ogni qualvolta vi siano evidenti segnali interni o esterni all'impresa che indichino la possibilità del venir meno del valore dell'attività o di un gruppo di esse (definite come Unità Generatrici di Cassa o *CGU*).
Il valore recuperabile è il maggiore fra il *fair value* dell'attività o unità generatrice di flussi finanziari, al netto dei costi di vendita, e il suo valore d'uso. Il valore recuperabile viene determinato per singola attività, tranne quando tale attività generi flussi finanziari che non sono ampiamente indipendenti da quelli generati da altre attività o gruppi di attività.

Se il valore contabile di un'attività è superiore al suo valore recuperabile, tale attività ha subito una perdita di valore ed è conseguentemente svalutata fino a riportarla al valore recuperabile. Nel determinare il valore d'uso, il Gruppo sconta al valore attuale i flussi finanziari stimati futuri usando un tasso di attualizzazione ante-imposte che riflette le valutazioni di mercato sul valore attuale del denaro e i rischi specifici dell'attività. Nel determinare il *fair value* al netto dei costi di vendita, viene utilizzato un adeguato modello di valutazione. Tali calcoli sono effettuati utilizzando opportuni moltiplicatori di valutazione, prezzi di titoli azionari quotati per partecipate i cui titoli sono pubblicamente negoziati, e altri indicatori di *fair value* disponibili.
Perdite di valore su attività in funzionamento sono rilevate a conto economico nelle categorie di costo coerenti con la destinazione dell'attività che ha evidenziato la perdita di valore.
Per le attività diverse dall'avviamento, ad ogni chiusura di bilancio il Gruppo valuta inoltre l'eventuale esistenza di indicazioni del venir meno (o della riduzione) di perdite di valore precedentemente rilevate e, qualora tali indicazioni esistano, stima il valore recuperabile. Il valore di un'attività precedentemente svalutata può essere ripristinato solo se vi sono stati cambiamenti nelle stime su cui si basava il calcolo del valore recuperabile determinato successivamente alla rilevazione dell'ultima perdita di valore. La ripresa di valore non può eccedere il valore di carico che sarebbe stato determinato, al netto degli ammortamenti, nell'ipotesi in cui nessuna perdita di valore fosse stata rilevata in esercizi precedenti. Tale ripresa è rilevata a conto economico a meno che l'immobilizzazione non sia contabilizzata a valore rivalutato, nel qual caso la ripresa è trattata come un incremento da rivalutazione.

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

Diritti di Concessione

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

La perdita di valore sulla suddetta attività immateriale è determinata valutando il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) a cui la stessa è riconducibile. Laddove il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) è minore del valore contabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) a cui le attività immateriali sono state allocate, una perdita di valore è rilevata.
Ai fini dell'effettuazione dell'*impairment* test il Gruppo ha identificato un'unica CGU (unità generatrice di flussi finanziari) che coincide con il Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A..
L'*impairment* test avviene confrontando il valore contabile dell'attività o della unità generatrice di flussi finanziari (*C.G.U.*) con il valore recuperabile della stessa, dato dal maggiore tra il *fair value* (al netto degli eventuali oneri di vendita) ed il valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dalla *C.G.U.*.
Ciascuna unità o gruppo di unità a cui viene allocato l'intangibile specifico rappresenta il livello più basso all'interno del Gruppo in cui lo stesso è monitorato a fini di gestione interna.
Le condizioni e le modalità di eventuale ripristino di valore di un'attività in precedenza svalutata applicate dal Gruppo, escludendo comunque qualsiasi possibilità di ripristino di valore dell'avviamento, sono quelle previste dallo IAS 36.

Attività finanziarie

L'IFRS 9 prevede un unico approccio per l'analisi e la classificazione di tutte le attività finanziarie, incluse quelle contenenti derivati incorporati. La classificazione e la relativa valutazione è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività.

L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano soddisfatte:

- il modello di gestione dell'attività finanziaria consiste nella detenzione della stessa con la sola finalità di incassare i relativi flussi finanziari; e
- l'attività finanziaria genera, a date predeterminate contrattualmente, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa e rimborso del capitale.

L'attività finanziaria è valutata al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo, se gli obiettivi del modello di gestione sono di detenere l'attività finanziaria al fine di ottenerne i relativi flussi di cassa contrattuali oppure di venderla.

E' prevista, infine, la categoria residuale delle attività finanziarie valutate al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico, che include le attività detenute per la loro negoziazione.

Un'attività finanziaria che soddisfi i requisiti per essere classificata e valutata al costo ammortizzato può, in sede di rilevazione iniziale, essere designata come attività finanziaria al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico, se tale contabilizzazione consente di eliminare o ridurre significativamente l'asimmetria nella valutazione o nella rilevazione (c.d. "accounting mismatch"), che altrimenti risulterebbe dalla valutazione di attività o passività o dalla rilevazione dei relativi utili o perdite su basi differenti.

Inoltre, nel caso di investimenti in strumenti rappresentativi di capitale per i quali, pertanto, non risulti possibile l'iscrizione e la valutazione al costo ammortizzato, qualora si tratti di investimenti azionari non detenuti per finalità di trading, bensì di tipo strategico, l'IFRS 9 prevede che in sede di rilevazione iniziale l'entità possa scegliere irrevocabilmente di valutare gli stessi al *fair value*, con rilevazione delle successive variazioni nel conto economico complessivo senza riversamento a conto economico dell'eventuale plusvalenza o minusvalenza nel caso di cessione.

Quando le attività finanziarie possedute rispondono unicamente all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali esse sono classificate nella categoria "Held to collect – HTC".

Nel caso in cui le attività finanziarie rispondano all'obiettivo del Gruppo sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita esse sono classificate nella categoria "Held to collect and sell – HTC&S".

Il Gruppo non detiene e non ha detenuto nel corso del biennio strumenti finanziari derivati.

Finanziamenti e crediti

I finanziamenti, così come i crediti commerciali, sono detenuti al fine dell'incasso alle scadenze contrattuali e generano flussi di cassa rappresentati unicamente dagli incassi delle quote capitale (*principal*) ed interessi. Date le caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali di questi strumenti posseduti dal Gruppo, essi rispettano i criteri per la valutazione al costo ammortizzato in accordo con l'IFRS 9.

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

Fair value

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

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

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

(a) nel mercato principale dell'attività o passività; o

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Perdita di valore su attività finanziarie

L'IFRS 9 definisce un nuovo modello di *impairment* delle attività finanziarie, con l'obiettivo di fornire informazioni utili agli utilizzatori del bilancio in merito alle relative perdite attese. Il modello, in particolare, richiede di verificare e rilevare le eventuali perdite attese in ogni momento della vita dello strumento e di aggiornare l'ammontare di perdite attese ad ogni data di bilancio, per riflettere le variazioni nel rischio di credito dello strumento; non è quindi più necessario che si verifichi un particolare evento ("trigger event") per dover procedere alla verifica e alla rilevazione delle perdite su crediti.

I test di *impairment* devono essere applicati a tutti gli strumenti finanziari, ad eccezione di quelli valutati al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico.

Il Gruppo applica l'approccio semplificato della *Provision Matrix* e registra le perdite attese su tutti i crediti commerciali in base alla durata residua, definendo una matrice per lo stanziamento basata sull'esperienza storica relativamente alle perdite su crediti, rettificata per tener conto di fattori previsionali specifici riferiti ai creditori ed all'ambiente economico (concetto di Expected Credit Loss – ECL).

Il valore contabile dell'attività viene ridotto mediante l'utilizzo di un fondo accantonamento e l'importo della perdita viene rilevato a conto economico.

I crediti soggetti a perdita di valore sono stornati quando si verifica che essi sono irrecuperabili.

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

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

Attività non correnti detenute per la vendita ed attività cessate
Le attività non correnti classificate come possedute per la vendita devono essere valutate al minore tra il valore contabile ed il *fair value* al netto dei costi di vendita. Sono classificate come tali se il loro valore contabile sarà recuperato con un'operazione di vendita anziché tramite il suo uso continuativo. Si considera rispettata questa condizione solo quando la vendita è altamente probabile e l'attività o il gruppo in dismissione è disponibile per una vendita immediata nelle sue attuali condizioni. La Direzione deve essersi impegnata alla vendita, il cui completamento dovrebbe essere previsto entro un anno dalla data della classificazione.
Nel conto economico consolidato e del periodo di confronto dell'anno precedente, gli utili e le perdite delle attività operative cessate sono rappresentate separatamente dagli utili e dalle perdite delle attività operative, sotto la linea dell'utile dopo le imposte, anche quando il Gruppo mantiene dopo la vendita una quota di minoranza nella controllata. L'utile o la perdita risultanti, al netto delle imposte, sono esposti separatamente nel conto economico.
Immobili, impianti e macchinari e attività immateriali una volta classificati come posseduti per la vendita non devono più essere ammortizzati.

Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione
I contratti di costruzione in corso di esecuzione sono valutati sulla base dei corrispettivi contrattuali maturati con ragionevole certezza in relazione all'avanzamento dei lavori mediante il criterio della percentuale di completamento, determinato attraverso la metodologia della misurazione fisica dei lavori eseguiti, così da attribuire i ricavi ed il risultato economico della commessa ai singoli esercizi di competenza in proporzione allo stato di avanzamento lavori. La differenza positiva o negativa tra il valore eseguito dei contratti e quello degli acconti ricevuti è iscritta rispettivamente nell'attivo o nel passivo della situazione patrimoniale - finanziaria, tenuto anche conto delle eventuali svalutazioni effettuate a fronte dei rischi connessi al mancato riconoscimento dei lavori eseguiti per conto dei committenti.
I ricavi di commessa, oltre ai corrispettivi contrattuali, includono le varianti, le revisioni dei prezzi, nonché eventuali *claims* nella misura in cui è probabile che essi rappresentino effettivi ricavi che possano essere determinati con attendibilità.
Nel caso in cui dall'espletamento delle attività di commessa sia prevista una perdita, questa è immediatamente iscritta in bilancio per intero, indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa.

Con specifico riferimento ai servizi di costruzione a favore del concedente afferenti al contratto di concessione di cui è titolare AdB, anche questi sono rilevati nel conto economico in base allo stato di avanzamento dei lavori, cioè la valutazione dei progressi verso l'adempimento completo dell'obbligazione di fare è adempiuta nel corso del tempo (*"over time"*). In particolare, i ricavi per i servizi di costruzione e/o miglioria, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al *fair value*, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti, costituiti principalmente dai costi per i servizi esterni e dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività.
La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione è rappresentata da un'attività finanziaria o dalla concessione aeroportuale iscritta tra i Diritti concessori delle attività immateriali, come illustrato in tale paragrafo.

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

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

Benefici per i dipendenti
I benefici garantiti ai dipendenti erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti (Trattamento di fine rapporto) o altri benefici a lungo termine (quali a titolo esemplificativo, Patti di Non concorrenza e Piani di Incentivazione a lungo termine) sono riconosciuti nel periodo di maturazione del diritto.
La passività relativa, al netto delle eventuali attività al servizio del piano, è determinata sulla base di ipotesi attuariali ed è rilevata per competenza, coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici; la valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti, utilizzando il metodo della proiezione unitaria del credito.
L'importo riflette non solo i debiti maturati alla data di chiusura del bilancio consolidato, ma anche i futuri incrementi salariali e le correlate dinamiche statistiche.

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

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

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

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

In seguito alle modifiche apportate al TFR dalla Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007) e successivi Decreti e Regolamenti, il TFR delle società italiane con più di 50 dipendenti maturato dal 1° gennaio 2007 o dalla data di scelta dell'opzione da esercitarsi da parte dei dipendenti è incluso nella categoria dei piani a contribuzione definita, sia nel caso di opzione per la previdenza complementare, sia nel caso di destinazione al Fondo di Tesoreria presso l'INPS. Il TFR maturato sino al 31 dicembre 2006 è contabilizzato come beneficio definito.

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

Fondi per rischi e oneri

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

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

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima, a volte con il supporto di esperti, dell'ammontare che l'impresa pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, l'accantonamento è oggetto di attualizzazione; l'incremento del fondo connesso al trascorrere del tempo è imputato a conto economico alla voce "Proventi (oneri) finanziari".
Quando la passività è relativa ad attività materiali (demolizione cespiti), il fondo è rilevato in contropartita all'attività a cui si riferisce; l'imputazione a conto economico avviene attraverso il processo di ammortamento.
I fondi sono periodicamente aggiornati per riflettere le variazioni delle stime dei costi, dei tempi di realizzazione e del tasso di attualizzazione; le revisioni di stima dei fondi sono imputate nella medesima voce di conto economico che ha precedentemente accolto l'accantonamento ovvero, quando la passività è relativa ad attività materiali, in contropartita all'attività a cui si riferisce.

Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali

Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, accoglie, alla data di fine esercizio, gli accantonamenti relativi alle manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale. Gli accantonamenti a tale fondo sono calcolati in funzione del grado di utilizzo delle infrastrutture indirettamente riflesso nella data prevista per la loro sostituzione/rinnovo. La determinazione dei valori che movimentano questa posta di bilancio tiene debitamente conto anche di una componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi intercorrenti tra i diversi cicli di rinnovo, che ha la finalità di garantire l'adeguatezza dei fondi stanziati. La stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali richiede pertanto un giudizio tecnico professionale complesso, in particolare in relazione alla natura dei costi da sostenere, al loro ammontare e alla tempistica degli interventi previsti.

Debiti commerciali e altre passività non finanziarie

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

Finanziamenti

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

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

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

Garanzie finanziarie passive

Le garanzie finanziarie passive emesse dal Gruppo sono contratti che richiedono un pagamento per rimborsare il possessore di un titolo di debito a fronte di una perdita da esso subita a seguito dell'inadempienza del debitore nel pagamento alla scadenza prevista contrattualmente. I contratti di garanzia finanziaria sono inizialmente rilevati come passività al *fair value*, incrementati dei costi di transazione direttamente attribuibili all'emissione della garanzia. Successivamente, la passività è misurata al maggiore tra la migliore stima dell'esborso richiesto per far fronte all'obbligazione garantita alla data di bilancio e l'ammontare inizialmente rilevato, al netto degli ammortamenti cumulati.

Cancellazione passività finanziarie

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

Rilevazione dei ricavi

I ricavi sono rilevati per un importo che riflette il corrispettivo a cui l'entità ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento di merci o servizi al cliente ed è determinato attraverso le seguenti cinque fasi:

1. Identificazione del contratto;
2. Identificazione delle performance obligation presenti nel contratto;
3. Determinazione del prezzo di vendita;
4. Allocazione del prezzo della transazione a ciascuna performance obligation individuata;
5. Rilevazione dei ricavi al momento del soddisfacimento della performance obligation.

Tale rilevazione avviene nel momento in cui sono state adempiute le obbligazioni contrattuali ed in particolare quando il controllo viene trasferito al cliente. Inoltre, nella determinazione della misura del ricavo occorre tenere conto della probabilità di ottenimento e/o incasso dei benefici economici legati al provento.

Il Gruppo ha identificato le seguenti *revenue stream*:

1. Diritti aeroportuali
2. Subconcessioni/Locazioni commerciali e non
3. Parcheggi
4. Servizi di Costruzione
5. Altri.

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

Gli sconti commerciali, portati in diretta diminuzione dei ricavi, sono determinati sulla base dei contratti stipulati con le compagnie aeree e con i *tour operator*.
Le *royalties* sono contabilizzate per competenza secondo la sostanza degli accordi contrattuali e in ottemperanza all'IFRS 15.
In ottemperanza all'IFRS 16 i proventi da leasing derivanti da leasing operativi per i quali il Gruppo riveste il ruolo di locatore sono rilevati in quote costanti lungo la durata del leasing, e sono inclusi tra i ricavi nel conto economico data la loro natura operativa. I costi iniziali di negoziazione sono aggiunti al valore contabile del bene locato e rilevati in base alla durata del contratto sulla medesima base dei proventi da locazione. I canoni o affitti variabili sono rilevati come ricavi nel periodo in cui maturano.

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

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

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

Gli interessi passivi sono contabilizzati in applicazione del principio della competenza temporale, su una base che tenga conto del tasso effettivo di rendimento della passività a cui si riferiscono. Gli interessi passivi direttamente imputabili all'acquisizione, alla costruzione o alla produzione di un bene che richiede un periodo abbastanza lungo prima di essere disponibile all'uso, sono capitalizzati sul costo del bene stesso.

Imposte sul reddito

Imposte correnti
Le imposte correnti per l'esercizio in corso sono valutate all'importo che ci si attende di recuperare o corrispondere alle autorità fiscali. Le aliquote e la normativa fiscale utilizzate per calcolare l'importo sono quelle emanate o sostanzialmente emanate alla data di chiusura del bilancio consolidato. Le imposte correnti relative ad elementi rilevati direttamente a patrimonio sono rilevate direttamente a patrimonio e non nel conto economico. Gli Amministratori periodicamente valutano la posizione assunta nella dichiarazione dei redditi nei casi in cui le norme fiscali siano soggette ad interpretazioni e, ove appropriato, provvede a stanziare degli accantonamenti.
Si evidenzia che nel 2021 è stato rinnovato, per il triennio 2021-2023, il contratto di Consolidato Fiscale Nazionale, ai sensi degli articoli da 117 a 129 del D.P.R. n.917 del 26 dicembre 1986 (T.U.I.R), istituto a cui hanno aderito tutte le società del Gruppo e che permette la tassazione Ires a livello di Gruppo. Al 31 dicembre 2021 le società FFM e TAG hanno rilevato un debito Ires verso la controllante per effetto del risultato positivo di periodo.

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

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

Le imposte differite attive sono rilevate a fronte di tutte le differenze temporanee deducibili e per le perdite fiscali portate a nuovo, nella misura in cui sia probabile l'esistenza di adeguati utili fiscali futuri che possano rendere applicabile l'utilizzo delle differenze temporanee deducibili e delle attività e passività fiscali portate a nuovo, eccetto il caso in cui

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

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

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

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

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

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

Le aliquote utilizzate per il calcolo della fiscalità differita, che riflettono quelle prospettiche sulla base della legislazione nazionale vigente, sono le seguenti:

- IRES 24%
- IRAP 4,2% (in vigore nei confronti delle società di gestione aeroportuale)
- IRAP 3,9%.

Imposte indirette

I costi, i ricavi, le attività e le passività sono rilevati al netto delle imposte indirette, quali l'imposta sul valore aggiunto, con le seguenti eccezioni:

- l'imposta applicata all'acquisto di beni o servizi è indetraibile; in tal caso essa è rilevata come parte del costo di acquisto dell'attività o parte del costo rilevato nel conto economico;
- i crediti e i debiti commerciali includono l'imposta indiretta applicabile.

L'ammontare netto delle imposte indirette da recuperare o da pagare all'Erario è incluso nel bilancio tra i crediti ovvero tra i debiti.

Utile per azione

Base

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

Diluito

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

Dividendi e distribuzione di attività diverse dalle disponibilità liquide

Il Gruppo rileva una passività a fronte della distribuzione ai suoi azionisti di disponibilità liquide o di attività diverse dalle disponibilità liquide quando la distribuzione è adeguatamente autorizzata e non è più a discrezione della società. In base al diritto societario vigente in Europa, una distribuzione è autorizzata quando è approvata dagli azionisti. L'ammontare corrispondente è rilevato direttamente nel patrimonio netto.

Le distribuzioni di attività diverse dalle disponibilità liquide sono valutate al *fair value* delle attività da distribuire; le rideterminazioni del *fair value* sono rilevate direttamente nel patrimonio netto.

Nel momento in cui si procede al regolamento del dividendo pagabile, l'eventuale differenza tra il valore contabile delle attività distribuite e il valore contabile del dividendo pagabile viene rilevata nel prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio.

Rendiconto Finanziario

Il Gruppo presenta il proprio rendiconto finanziario utilizzando il metodo indiretto come consentito dallo IAS 7 e ha riconciliato l'utile ante imposte con i flussi di cassa netti dalle attività operative. Lo IAS 7 al par.33 consente di classificare gli interessi attivi e passivi come attività operative o di finanziamento sulla base di quella che è la presentazione ritenuta rilevante dall'impresa; il gruppo classifica gli interessi attivi incassati e gli interessi passivi pagati come flussi di cassa da attività operative.

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

A partire dal 1° gennaio 2021, sono entrati in vigore i seguenti nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni, rivisti dallo IASB, che non hanno avuti impatto sul bilancio consolidato del Gruppo:

Modifiche agli IFRS 4, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 16 e IAS 39: Interest Rate Benchmark Reform – Phase 2

In data 27 agosto 2020 lo IASB ha portato delle modifiche all'IFRS 4, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 16 e allo IAS 39, per tenere conto delle conseguenze dell'effettiva sostituzione di indici di riferimento per la determinazione dei tassi di interesse esistenti con tassi di riferimento alternativi sostanzialmente privo di rischio (Risk Free Rate- RFR). Le modifiche includono i seguenti espedienti pratici:

- ✓ Un espediente pratico che consente di considerare e trattare i cambiamenti contrattuali, od i cambiamenti nei flussi di cassa che sono direttamente richiesti dalla riforma, come variazioni di un tasso di interesse variabile, equivalente ad un movimento di un tasso di interesse nel mercato;
- ✓ Permettere che i cambiamenti, richiesti dalla riforma IBOR, da apportare alla documentazione per la designazione della relazione di copertura senza che la relazione di copertura debba essere discontinuata;
- ✓ Fornisce temporaneo sollievo alle entità nel dover rispettare i requisiti di identificazione separata quando un RFR viene designato come copertura di una componente di rischio. Queste modifiche non hanno impatto sul bilancio del Gruppo.

Il Gruppo intende usare tali espedienti pratici nei periodi futuri in cui gli stessi saranno applicabili.

Modifiche all'IFRS 16: Leases: Covid-19-Related Rent Concessions beyond 30 June 2021
Lo IASB ha pubblicato in data 31 marzo 2021 una modifica al presente principio che prolunga per un anno l'emendamento di maggio 2020 che chiariva la circostanza per cui il locatario, come espediente pratico, può valutare che specifiche riduzioni delle rate (come conseguenza diretta del Covid-19) possano non essere considerate come modifiche contrattuali, e vengano dunque contabilizzate di conseguenza. Un locatario che sceglie di utilizzare questo espediente contabilizza queste riduzioni come se le stesse non fossero modifiche contrattuali nello scopo dell'IFRS 16. Il nuovo emendamento si applica a partire dal 1° aprile 2021.

Modifica all'IFRS 4: Insurance Contracts deferral of IFRS 9.
Lo IASB ha pubblicato in data 25 giugno 2020 un emendamento all'IFRS 4 con il quale è stata differita l'applicazione dell'IFRS 9 per le compagnie assicurative al 1° gennaio 2023, allineando tale data rispetto a quella di prima applicazione dell'IFRS 17. Questo principio non si applica al Gruppo.

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

Sono di seguito illustrati i principi e le interpretazioni che, alla data di redazione della presente relazione finanziaria, erano già stati emanati, ma non erano ancora in vigore. Il Gruppo intende adottare questi principi ed interpretazioni, se applicabili, quando entreranno in vigore. Non ci si aspettano impatti materiali per il Gruppo con riferimento a tali principi ed emendamenti.

Modifiche allo IAS 1: Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current and Classification of Liabilities as Current or Non-current
Il 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento allo IAS 1 che mira a chiarire uno dei criteri dello IAS 1 per la classificazione di una passività come non corrente ovvero il requisito che l'entità deve avere il diritto di differire il regolamento della passività per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento del bilancio. La modifica include:

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

Il nuovo emendamento si applica a partire dal 1° gennaio 2023 o successivamente, e dovrà essere applicato retroattivamente. Il Gruppo sta al momento valutando eventuali impatti di tali modifiche.

Modifica all'IFRS 3 - "Business combinations", allo IAS 16 – "Property, Plant and Equipment", allo IAS 37 "Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets" e Annual Improvements 2018-2020 Cycle
Lo IASB ha pubblicato in data 14 maggio 2020 un pacchetto di emendamenti che chiariscono e apportano modifiche minori agli IFRS di seguito riportati, mentre gli *Annual Improvements 2018-2020 Cycle* hanno come oggetto l'IFRS 1, l'IFRS 9, lo IAS 41 ed esempi illustrativi allegati all'IFRS 16:

- ✓ IFRS 3: aggiornamento di riferimenti al *Conceptual Framework* dello IAS (nessun cambiamento nel trattamento contabile delle *business combinations*);

- ✓ IAS 16: l'emendamento chiarisce l'impossibilità per una società di dedurre dai costi delle immobilizzazioni materiali ogni ricavo derivante dalla vendita di prodotti venduti nel periodo in cui tale attività viene portata presso il luogo o le condizioni necessarie affinché la stessa sia in grado di operare nel modo per cui è stata progettata dal management. Al contrario, i ricavi derivanti dalla vendita di tali prodotti, ed i costi per produrre gli stessi, vanno iscritti separatamente nel conto economico;
- ✓ IAS 37: l'emendamento fornisce un chiarimento sui costi da includere nella valutazione delle perdite generate da un contratto e quindi per valutare se lo stesso sia da considerarsi oneroso o in perdita. La modifica prevede l'applicazione di un approccio denominato *"directly related cost approach"*. I costi che sono riferiti direttamente ad un contratto per la fornitura di beni o servizi includono sia i costi incrementali che i costi direttamente attribuiti alle attività contrattuali. Le spese generali ed amministrative non sono direttamente correlate ad un contratto e sono escluse a meno che le stesse non siano esplicitamente ribaltabili alla controparte sulla base del contratto.
- ✓ Annual Improvements 2018-2020 Cycle:
  - Modifica all'IFRS 1 *"First-time Adoption of International Financial Reporting Standards – Subsidiary as a first-time adopter"*. Come parte del processo di miglioramenti annuali 2018-2020 dei principi IFRS, lo IASB ha pubblicato una modifica al presente principio che permette ad una controllata che sceglie di applicare il paragrafo D16(a) dell'IFRS 1 di contabilizzare le differenze di traduzioni cumulate sulla base degli importi contabilizzati dalla controllante, considerando la data di transizione agli IFRS da parte della controllante. Questa modifica si applica anche alle società collegate o joint venture che scelgono di applicare il paragrafo D16(a) dell'IFRS 1;
  - Modifica all'IFRS 9 *"Financial Instruments – Fees in the "10 per cent" test for derecognition of financial liabilities"*: lo IASB ha pubblicato una modifica all'IFRS 9 che chiarisce le fee che una entità deve includere nel determinare se le condizioni di una nuova o modificata passività finanziaria siano sostanzialmente differenti rispetto alle condizioni della passività finanziaria originaria. Queste fees includono solo quelle pagate o percepite tra il debitore ed il finanziatore, comprese le fees pagate o percepite dal debitore o dal finanziatore per conto di altri. Un'entità applica tale modifica alle passività finanziarie che sono modificate o scambiate successivamente alla data del primo esercizio in cui applica per la prima volta la modifica;
  - *IAS 41 Agriculture:* lo IASB ha pubblicato una modifica al presente principio che rimuove il requisito previsto dal paragrafo 22 dello IAS 41 secondo il quale le entità escludono flussi di cassa per le imposte nella valutazione del *fair value* delle attività nell'ambito dello IAS 41 qualora venga applicato il metodo del *Net Present Value*. Questo principio non si applica al Gruppo.

I nuovi emendamenti si applicheranno a partire dal 1° gennaio 2022 o successivi.

Modifica allo IAS 1: Presentation of Financial Statements and IFRS Practice Statement 2: Disclosure of Accounting policies

Lo IASB ha pubblicato in data 12 febbraio 2021 una modifica al presente principio al fine di supportare le società nella scelta di quali principi contabili comunicare nel proprio bilancio. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2023, è permessa l'applicazione anticipata.

Modifica allo IAS 8: Accounting policies, Changes in Accounting Estimates and Errors: Definition of Accounting Estimates

Lo IASB ha pubblicato in data 12 febbraio 2021 una modifica al presente principio al fine di introdurre una nuova definizione di stima contabile e chiarire la distinzione tra cambiamenti nelle stime contabili, cambiamenti nei principi contabili ed errori. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2023, è permessa l'applicazione anticipata.

Modifica allo IAS 12: Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction

Lo IASB ha pubblicato in data 7 maggio 2021 una modifica al presente principio, il quale richiede alle società di riconoscere imposte differite attive e passive su particolari transazioni che, al momento dell'iniziale iscrizione, danno origine a differenze temporanee equivalenti (imponibili e deducibili) – un esempio sono le transazioni relative a contratti di leasing. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2023, è permessa l'applicazione anticipata.

IFRS 17: Insurance Contracts

Lo IASB ha pubblicato in data 18 maggio 2017 il nuovo standard, nonché degli emendamenti in data 25 giugno 2020, che sostituisce l'IFRS 4, emesso nel 2004. Il nuovo principio mira a migliorare la comprensione da parte degli investitori, ma non solo, dell'esposizione al rischio, della redditività e della posizione finanziaria degli assicuratori. L'IFRS 17 si applicherà a partire dal 1° gennaio 2023; è tuttavia consentita l'applicazione anticipata. Questo principio non si applica al Gruppo.

Modifiche all'IFRS 17: Insurance Contracts: Initial application of IFRS 17 and IFRS 9 – Comparative information

Lo IASB ha pubblicato in data 9 dicembre 2021 una modifica al presente principio. La modifica è un'opzione di transizione relativa alle informazioni comparative sulle attività finanziarie presentate in sede di prima applicazione dell'IFRS 17. La modifica ha lo scopo di aiutare le entità ad evitare disallineamenti contabili temporanei tra attività finanziarie e passività dei contratti assicurativi, e quindi a migliorare l'utilità delle informazioni comparative per utilizzatori di rendiconti finanziari. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2023. Questo principio non si applica al Gruppo.

Valutazioni discrezionali e stime contabili significative

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

IAS 8 Correzioni di stime ed errori contabili

Alcuni elementi del bilancio non possono essere valutati con precisione e sono dunque oggetto di stime che dipendono dalle future ed incerte condizioni di svolgimento dell'attività aziendale. Tali stime sono destinate nel tempo a subire revisioni per tenere conto dei dati e delle informazioni che si rendono successivamente disponibili. L'effetto del cambiamento di stime contabili deve essere rilevato prospetticamente nell'esercizio in cui si è verificato, includendolo nel risultato economico dell'esercizio e degli esercizi futuri, laddove il cambiamento influisca anche su questi ultimi. La rilevazione prospettica degli effetti della stima significa che il cambiamento è applicato alle operazioni che si sono verificate a partire dalla variazione della stima stessa. La revisione o il cambiamento delle stime contabili è originato da nuove informazioni o da nuovi sviluppi di operazioni di gestione e per tali motivi non rappresentano una correzione di errori.

Gli errori di esercizi precedenti sono omissioni e errate misurazioni di voci nel bilancio dell'entità per uno o più esercizi derivanti dal non utilizzo o dall'utilizzo erroneo di informazioni attendibili che erano disponibili quando i bilanci di quegli esercizi erano autorizzati all'emissione e si poteva ragionevolmente supporre che fossero state ottenute e utilizzate nella redazione e presentazione di quei bilanci. Tali errori includono gli effetti di errori aritmetici, errori nell'applicazione di principi contabili, sviste o interpretazioni distorte di fatti, e frodi. Il bilancio non è conforme agli IFRS se questo contiene errori rilevanti ovvero irrilevanti se commessi intenzionalmente per ottenere una particolare presentazione della situazione patrimoniale e finanziaria, del risultato economico o dei flussi finanziari dell'entità. Errori potenziali dell'esercizio corrente, rilevati nel medesimo esercizio, sono corretti prima che il bilancio sia autorizzato alla pubblicazione. Gli errori scoperti negli esercizi successivi, se ritenuti rilevanti e se la correzione è ritenuta fattibile, devono essere corretti nell'informativa comparativa presentata nel bilancio per l'esercizio successivo, rideterminando i valori di apertura di attività, passività e patrimonio netto (*restatement*).
Il *restatement* non è applicato è l'errore è rilevato con la modalità prospettica qualora gli errori e le omissioni siano ritenuti non rilevanti.
Omissioni od errate misurazioni di voci sono rilevanti se, individualmente o nel complesso, potrebbero influenzare le decisioni economiche che gli utilizzatori prendono sulla base del bilancio. La rilevanza dipende dalla dimensione e dalla natura dell'omissione o errata misurazione valutata a seconda delle circostanze.

Stime e assunzioni
La redazione del bilancio richiede l'elaborazione di stime e valutazioni che si riflettono nei valori contabili della attività e delle passività nonché nelle informazioni fornite nelle note illustrative anche in relazione alle attività e passività potenziali alla data di chiusura del bilancio. I risultati effettivi del periodo rilevati successivamente potrebbero differire da tali stime; peraltro le stime e le assunzioni sono riviste e aggiornate periodicamente e gli effetti derivanti da ogni loro variazione sono immediatamente riflessi in bilancio. Il Gruppo ha basato le proprie stime ed assunzioni su parametri disponibili al momento della preparazione del bilancio consolidato. Tuttavia, le attuali circostanze ed assunzioni sui futuri sviluppi potrebbero modificarsi a causa di cambiamenti nel mercato o di accadimenti non controllabili dal Gruppo, quali un'ulteriore fase di aggravamento della pandemia Covid-19 e le conseguenze dell'attuale conflitto in Ucraina.

Contributo del fondo di compensazione dei danni subiti a causa del Covid-19
Il fondo di compensazione dei danni subiti a causa del Covid-19 (art.128-bis della Legge di Bilancio 2021 e Decreto Legge 25 maggio 2021 n.73 (GU Serie Generale n.123 del 25 maggio 2021) destinato ai gestori aeroportuali e alle società di assistenza a terra, ha avuto un lungo iter approvativo finalizzato il 28 dicembre 2021 con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto Attuativo (Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile 25 novembre 2021) che ha dato termine 30 giorni (27 gennaio 2022) per la presentazione delle domande di accesso al fondo stesso.
Il Gruppo ha approfondito il tema della contabilizzazione di tale contributo, ai sensi del principio contabile IAS 20, e ritiene di iscrivere il contributo e il corrispondente credito nel bilancio 2022 quando l'iter approvativo troverà conclusione tramite il provvedimento di accoglimento/rigetto delle domande a cura della Direzione Generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Il Gruppo ritiene infatti che l'iter previsto dalla normativa abbia carattere sostanziale principalmente per le seguenti considerazioni: la domanda da presentare entro il termine del 27 gennaio 2022 doveva essere corredata dalla relazione redatta da un esperto indipendente altrimenti non sarebbe stata ammissibile e il ricevimento di tale relazione era fuori dal controllo del Gruppo ed è avvenuto in data 23 gennaio 2022, così come l'ottenimento del provvedimento di accoglimento delle domande a cura della Direzione Generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è fuori dal controllo di AdB ed è ottenibile solo nel 2022. La domanda è stata presentata nei termini sia dalla Capogruppo che dalla controllata Tag, entrambe corredate dalla relazione redatta da un esperto indipendente che ha certificato la perdita complessiva subita dal Gruppo nel periodo 1° marzo-30 giugno 2020.

In data 8 marzo 2022 Adb ha ricevuto da Enac il pagamento dell'anticipo del 50%, pari a 10,45 milioni di Euro, dell'importo richiesto (20,9 milioni di Euro), in conseguenza della decisione di Enac di procedere all'erogazione di trecento milioni di Euro alle società di gestione aeroportuale, come anticipo del 50% rispetto alle richieste di ristoro avanzate ed in attesa della definizione delle attività istruttorie, al fine di consentire a queste ultime di fronteggiare le difficoltà finanziarie in cui sono venute a trovarsi.

Riduzioni di valore di attività non finanziarie

Si rimanda a quanto indicato in precedenza nel principio "perdite di valore delle attività non finanziarie" e a quanto indicato nel seguito alla Nota 1-Attività Immateriali.

Fair value degli investimenti immobiliari

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

Fair value degli strumenti finanziari

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

IAS 10 Fatti intervenuti dopo la data di chiusura del bilancio

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

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

Informativa relativa ai Settori Operativi

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

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

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.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021 Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021 Non Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021 Altro	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2021
Ricavi	36.635	21.854	0	58.489
Costi	(43.861)	(11.099)	0	(54.960)
Margine Operativo Lordo	**(7.226)**	**10.755**	**0**	**3.529**
Ammortamenti e svalutazioni	(7.210)	(3.345)	0	(10.555)
Accantonamenti	(1.050)	(293)	0	(1.343)
Risultato operativo	**(15.486)**	**7.117**	**0**	**(8.369)**
Proventi finanziari	0	0	499	499
Oneri finanziari	0	0	(1.079)	(1.079)
Risultato ante imposte	**(15.486)**	**7.117**	**(580)**	**(8.949)**
Imposte dell'esercizio	0	0	2.232	2.232
Utile (perdita) d'esercizio	**(15.486)**	**7.117**	**1.652**	**(6.717)**
Utile (perdita) di terzi	**0**	**0**	**0**	**0**
Utile (perdita) di gruppo	**0**	**0**	**0**	**(6.717)**

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020 Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020 Non Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020 Altro	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2020
Ricavi	42.491	24.999	0	67.490
Costi	(50.835)	(20.577)	0	(71.412)
Margine Operativo Lordo	**(8.344)**	**4.422**	**0**	**(3.922)**
Ammortamenti e svalutazioni	(6.904)	(3.724)	0	(10.628)
Accantonamenti	(2.307)	(537)	0	(2.844)
Risultato operativo	**(17.555)**	**161**	**0**	**(17.394)**
Proventi finanziari	0	0	198	198
Oneri finanziari	0	0	(1.218)	(1.218)
Risultato ante imposte	**(17.555)**	**161**	**(1.020)**	**(18.414)**
Imposte dell'esercizio	0	0	4.824	4.824
Utile (perdita) d'esercizio	**(17.555)**	**161**	**3.804**	**(13.590)**
Utile (perdita) di terzi	**0**	**0**	**0**	**0**
Utile (perdita) di gruppo	**0**	**0**	**0**	**(13.590)**

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

In migliaia di euro	al 31.12.2021 Aviation	al 31.12.2021 Non Aviation	al 31.12.2021 Altro	Consolidato al 31.12.2021
Attività non correnti	**178.018**	**38.375**	**26.563**	**242.956**
Attività immateriali	**173.922**	**26.356**	**0**	**200.278**
Diritti di concessione	173.313	26.051	0	199.364
Altre attività immateriali	609	305	0	914
Attività materiali	**4.018**	**12.007**	**0**	**16.025**
Terreni, immobili, impianti e macchinari	4.018	7.275	0	11.293
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	**78**	**12**	**26.563**	**26.653**
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	13.306	13.306
Imposte differite attive	0	0	13.093	13.093
Altre attività non correnti	78	12	120	210
Attività correnti	**22.032**	**3.597**	**28.691**	**54.320**
Rimanenze di magazzino	457	278	0	735
Crediti commerciali	17.001	2.976	0	19.977
Altre attività correnti	4.574	343	476	5.393
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	28.215	28.215
Totale attività	**200.050**	**41.972**	**55.254**	**297.276**

In migliaia di euro	al 31.12.2020 Aviation	al 31.12.2020 Non Aviation	al 31.12.2020 Altro	Consolidato al 31.12.2020
Attività non correnti	**176.938**	**40.608**	**23.905**	**241.451**
Attività immateriali	**173.029**	**27.010**	**0**	**200.039**
Diritti di concessione	172.260	26.210	0	198.470
Altre attività immateriali	769	800	0	1.569
Attività materiali	**3.847**	**13.571**	**0**	**17.418**
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3.847	8.839	0	12.686
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	**62**	**27**	**23.905**	**23.994**
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	12.946	12.946
Imposte differite attive	0	0	10.732	10.732
Altre attività non correnti	62	27	183	272
Attività correnti	**6.567**	**2.524**	**45.590**	**54.681**
Rimanenze di magazzino	360	316	0	676
Crediti commerciali	4.380	1.899	0	6.279
Altre attività correnti	1.827	309	1.657	3.793
Attività finanziarie correnti	0	0	275	275
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	43.658	43.658
Totale attività	**183.505**	**43.132**	**69.495**	**296.132**

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.

Informativa in merito ai Clienti Principali

Nell'esercizio 2021 il Gruppo ha realizzato il proprio fatturato principalmente verso i clienti esposti nella tabella di seguito a confronto con l'esercizio 2020:

31/12/2021	31/12/2020
RYANAIR DAC	RYANAIR DAC
WIZZ AIR HUNGARY LTD	WIZZ AIR HUNGARY LTD
EMIRATES	ALITALIA SAI SPA
HEINEMANN ITALIA SRL	BRITISH AIRWAYS PLC
SOCIETE' AIR FRANCE S.A.	EMIRATES
VECCHIA MALGA NEGOZI SRL	HEINEMANN ITALIA SRL
EUROPEAN AIR TRANSPORT LEIPZIG GMBH	SOCIETE' AIR FRANCE S.A.
TURKISH AIRLINES	GH BOLOGNA SPA
KLM CITYHOPPER B.V.	EUROPEAN AIR TRANSPORT LEIPZIG GMBH
VOLOTEA S.L.	LUFTHANSA LINEE AEREE GERMANICHE

Dal confronto del biennio si confermano Ryanair e Wizz Air come primi clienti del Gruppo, essendo i vettori che hanno trasportato il maggior numero di passeggeri.
Alitalia che nel 2020 aveva il terzo posto nella graduatoria dei passeggeri trasportati da/per Bologna e nel relativo fatturato, come noto ha cessato l'attività di volo a ottobre 2020 e, di conseguenza, nel 2021 ha lasciato il posto alla compagnia Emirates che, oltre al trasporto passeggeri, ha una forte componente cargo.
Rispetto al 2020 si evidenzia, infine, l'ingresso nei primi 10 del cliente Vecchia Malga, subconcessionario di alcuni punti Food & Beverage del Terminal che nell'esercizio precedente, per effetto della pandemia e della riduzione del traffico che ne è derivata, è stato chiuso per diversi mesi.

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

ATTIVITÁ

1. Attività Immateriali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Diritti di concessione	199.364	198.470	894
Software, licenze e diritti simili	404	1.027	(623)
Altre attività immateriali	50	55	(5)
Altre attività immateriali in corso	460	487	(27)
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	**200.278**	**200.039**	**239**

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività immateriali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 con relativo confronto con l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 per singola categoria di attività immateriale.

	31.12.2020			Movimentazione del periodo				al 31.12.2021		
in migliaia di euro	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/ Svalutazioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	246.554	(48.084)	198.470	8.619	(7.141)	(584)	0	254.589	(55.225)	199.364
Software, licenze e diritti simili	14.270	(13.243)	1.027	262	(885)	0	0	14.532	(14.128)	404
Altre attività immateriali	250	(195)	55	0	(5)	0	0	250	(200)	50
Certificati Energetici	0	0	0	130	0	(130)	0	0	0	0
Altre attività immateriali in corso	487	0	487	(27)	0	0	0	460	0	460
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	**261.561**	**(61.522)**	**200.039**	**8.984**	**(8.031)**	**(714)**	**0**	**269.831**	**(69.553)**	**200.278**

Al 31 dicembre 2021, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 8,6 milioni di Euro di cui 8,2 milioni (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) principalmente dovuto ai lavori di realizzazione:

- di un nuovo edificio cargo con relative pertinenze per un operatore specializzato del settore;
- di un nuovo piazzale di sosta per aeromobili;
- del nuovo impianto de icing;

e i lavori di rifacimento della rete di collettamento principale delle acque meteoriche.
Tra gli incrementi nella voce Diritti di Concessione per la Capogruppo rientrano 567 mila Euro di anticipi a fornitori per lavori.
L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta 7,1 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione; sono state, inoltre, effettuate svalutazioni di progettazioni non più utilizzabili per 0,3 milioni di Euro.

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento di 262 mila Euro che riguarda principalmente l'implementazione del sistema applicativo SAP riguardante la fatturazione elettronica sia attiva che passiva.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per sviluppi software non conclusi al 31 dicembre 2021.

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

I Diritti di Concessione sono sottoposti a *impairment test* almeno una volta l'anno in corrispondenza dell'approvazione del bilancio e anche periodicamente al verificarsi di indicatori interni ed esterni di riduzione del valore di tali attività al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore.
Relativamente all'intera annualità 2021 il Gruppo ha aggiornato il test di *impairment* al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 31 dicembre 2021 pari a 199 milioni di Euro (corrispondente al 67,06% sul totale attività).
Il test, così come definito dallo IAS 36, avviene confrontando il valore contabile (*carrying value*) dell'attività o del gruppo di attività componenti l'unità generatrice di flussi finanziari (C.G.U.) con il valore recuperabile della stessa, dato dal maggiore tra il *fair value* (al netto degli eventuali oneri di vendita) ed il valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dal gruppo di attività componenti la C.G.U. (valore d'uso).

Ai fini dell'esecuzione del test di *impairment* il Gruppo ha determinato un'unica CGU coincidente con il Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.. La metodologia e le assunzioni relative al test di *impairment* sono state approvate dal Consiglio di Amministrazione del 21 febbraio 2022.
Per l'elaborazione del test sono state utilizzate delle previsioni economico-finanziarie esplicite per il periodo 2022-2046 e la metodologia comprensiva del "terminal Value" quale flusso di cassa previsto dallo IAS 36 par.39 lett c) per la dismissione delle attività al termine della concessione cui il Gruppo ha diritto su base normativa (art.703 del Codice della Navigazione).

Il metodo utilizzato si basa sul presupposto che il valore del capitale economico di un'azienda ad una certa data, nel presente caso il 31 dicembre 2021, sia rappresentato dalla somma algebrica dei seguenti elementi:

- valore "operativo", pari al valore attuale dei flussi di cassa prodotti dalla gestione operativa dell'azienda in un arco di tempo definito compreso il flusso di cassa attualizzato del credito da Terminal Value derivante dall'incasso del credito per Terminal Value stimato al termine della concessione (periodo di proiezione esplicita; nel presente caso esso coincide con la fine della concessione aeroportuale prevista per il 2046);
- valore delle attività accessorie non strategiche o strumentali alla data di riferimento. Si precisa che non vi sono attività accessorie non strategiche o non strumentali incluse nelle proiezioni.

Si sintetizzano nel seguito le principali assunzioni alla base delle previsioni economico-finanziarie 2022-2046 che sono state determinate tenendo conto dell'attuale crisi da Covid-19, dei risultati storici della gestione e delle principali analisi e studi di settore, utilizzando altresì delle crescite coerenti con questi ultimi e non eccedenti quelle previste per il settore di appartenenza.
L'andamento del traffico passeggeri nel quinquennio 2022-2026 è stato stimato ipotizzando una ripresa significativa dei volumi a partire dalla Summer 2022 e sulla base delle previsioni di traffico elaborate dai principali studi di settore per il quadriennio successivo. Il Gruppo prevede un tempo di recupero dei volumi pre-Covid in 3 anni. Per il medio-lungo termine sono state effettuate stime del traffico passeggeri leggermente più prudenti rispetto alla crescita del traffico prevista nei principali studi di settore e tenendo conto degli effetti degli investimenti realizzati dalla Capogruppo per ampliare ulteriormente la capacità infrastrutturale.

I ricavi aeronautici alla base del calcolo dei flussi di cassa ai fini dell'impairment test, sono stati calcolati a partire da tariffe simulate sulla base di un aggiornamento degli interventi previsti nel Contratto di Programma 2020-2023 con il modello regolatorio attuale e, a partire dal 2024 per due periodi regolatori, sulla base di prime simulazioni del nuovo modello regolatorio che entrerà in vigore dal 2023 e che viene applicato agli investimenti previsti nel Masterplan. Per gli anni successivi è stato applicato un adeguamento all'inflazione alla dinamica tariffaria.

Per i Ricavi Non Aeronautici e gli Altri Ricavi è stato stimato un progressivo recupero in base alla crescita del traffico del periodo 2022-2026 con ipotesi di ritorno ai ricavi registrati nel 2019 entro la fine del periodo. Per il successivo periodo 2027-2046 sono state effettuate previsioni sulla base dei trend storici tenendo in considerazione le ipotesi in merito alla crescita del traffico, all'incremento della spesa da parte dei passeggeri e degli spazi commerciali a disposizione. Relativamente al contributo del fondo per la compensazione dei danni del settore aereo di cui alla Legge 30 dicembre 2020, n. 178 (cd. Legge di Bilancio 2021) è stata inserita la competenza economica e il relativo flusso di cassa nell'anno 2022.

I flussi di cassa di natura operativa sono stati attualizzati mediante l'utilizzo del UDCF (*Unlevered Discounted Cash Flow*) ad un tasso pari alla media ponderata del costo del debito e dei mezzi propri (WACC - *Weighted Average Cost of Capital*) determinato mediante l'applicazione del metodo del *Capital Asset Pricing Model* ("CAPM") con:

- *Risk free rate* Italiano pari a 1,00%;
- *Equity risk premium* pari al 6,5%;
- Beta medio unlevered dei *peer* (*panel* di società aeroportuali quotate) pari a 0,73.

Il costo del capitale di terzi è stato calcolato come media ponderata del costo dei finanziamenti esistenti al netto dell'effetto fiscale (24%), pari all'1,56%.

L'attribuzione del peso del capitale proprio e del capitale di debito pari a rispettivamente a 66,1% e 33,9% è stata effettuato sulla base di un *gearing* medio dei *peer* settoriali pari a 51,4%.
È stato infine attribuito un premio sul rischio aggiuntivo pari a 1,0% tenuto conto dei seguenti fattori:

- grado di rischiosità insito nelle Previsioni Economico-finanziarie 2022-2046, in particolare considerazione alle previsioni relative ad un arco temporale così ampio quale il periodo 2027-2046;
- minore dimensione della Società rispetto alle società quotate del campione preso a riferimento.

Sulla base di quanto in precedenza esposto la Società ha, quindi, determinato un WACC del 6,20%.

Il test di *impairment* effettuato non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività.

Il Gruppo ha ritenuto opportuno svolgere alcune analisi di sensitività al fine di verificare gli impatti sul *recoverable amount* derivanti da variazioni ritenute ragionevolmente possibili dei seguenti parametri ritenuti significativi:

- EBITDA margin: -10%;
- WACC: +2,5%

ed analizzando gli impatti che tale variazione ha in relazione al differenziale con il valore del Capitale Investito Netto ("CIN") e con la voce Attività Immateriali.

Entrambe le *sensitivity* non hanno rilevato evidenze di *impairment loss*.

Il valore dell'EBITDA *margin* dell'arco piano utilizzato per il test di impairment che rende il valore della CGU pari al valore contabile del Capitale Investito Netto è pari al 28,08%.

Il valore del WACC che rende il valore della CGU pari al valore contabile del Capitale Investito Netto è 9,78%.

Il Gruppo non ha ritenuto necessario l'ottenimento di *fairness opinion* specifiche sull'*impairment test* effettuato sui Diritti di Concessione iscritti tra le Attività Immateriali, anche in considerazione del criterio di contabilizzazione sulla base dei costi sostenuti e non sulla base di specifici valori di mercato o *fair value* di tali immobilizzazioni immateriali.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.151	3.487	(336)
Macchinari, attrezzature e impianti	2.085	2.716	(631)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.405	1.925	(520)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	487	346	141
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	*14.623*	*15.969*	*(1.346)*
Terreni in leasing	855	1.252	(397)
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in leasing	0	0	0
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	397	8	389
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	150	189	(39)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	*1.402*	*1.449*	*(47)*
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	*16.025*	*17.418*	*(1.393)*

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività materiali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 con relativo confronto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 per singola categoria di attività materiale.

In migliaia di euro	*31.12.2020*			*Movimentazione del periodo*				*al 31.12.2021*		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/Cessioni/Riclassificazioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Terreni	2.763	0	2.763	0	0	0	0	2.763	0	2.763
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	8.581	(5.094)	3.487	44	(380)	0	0	8.625	(5.474)	3.151
Macchinari, attrezzature e impianti	15.930	(13.214)	2.716	119	(750)	0	0	16.049	(13.964)	2.085
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	10.516	(8.591)	1.925	104	(622)	(22)	20	10.598	(9.193)	1.405
Immobilizzazioni materiali in corso	346	0	346	159	0	(18)	0	487	0	487
Investimenti Immobiliari	4.732	0	4.732	0	0	0	0	4.732	0	4.732
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	***42.868***	***(26.899)***	***15.969***	***426***	***(1.752)***	***(40)***	***20***	***43.254***	***(28.631)***	***14.623***
Terreni in leasing	1.957	(705)	1.252	(59)	(338)	0	0	1.898	(1.043)	855
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in Leasing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	81	(73)	8	407	(18)	0	0	488	(91)	397
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	385	(196)	189	60	(99)	0	0	445	(295)	150
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	***2.423***	***(974)***	***1.449***	***408***	***(455)***	***0***	***0***	***2.831***	***(1.429)***	***1.402***
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	***45.291***	***(27.873)***	***17.418***	***834***	***(2.207)***	***(40)***	***20***	***46.085***	***(30.060)***	***16.025***

Al 31 dicembre 2021 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 834 mila Euro e riguarda prevalentemente l'acquisto di arredi, computer, attrezzature per controlli di sicurezza, oltre a investimenti in corso di realizzazione. La categoria in esame include il diritto d'uso di beni di terzi in leasing, rilevato ai sensi dell'IFRS 16, che il Gruppo AdB rileva in qualità di locatario principalmente per la locazione a lungo termine di terreni adibiti a parcheggi, di autovetture a uso promiscuo per dipendenti, di un mezzo De Icer utilizzato per attività operative in piazzale e di qualche attrezzatura. Il valore iscritto al 31 dicembre 2021 corrisponde al valore attuale delle rate di noleggio a scadere che trova corrispondenza nelle passività finanziarie correnti e non correnti per leasing.

La voce Investimenti immobiliari accoglie il valore complessivo 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

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Altre Partecipazioni al 31 dicembre 2021 invariato rispetto ai dati al 31 dicembre 2020:

In migliaia di euro	al 31.12.2020	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 31.12.2021
Altre partecipazioni	44	0	0	0	44
TOTALE PARTECIPAZIONI	**44**	**0**	**0**	**0**	**44**

La composizione della voce in esame è la seguente:

In migliaia di euro	Quota	al 31.12.2021	al 31.12.2020	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 l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

in migliaia di euro	al 31.12.2020	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi / Riclassifiche	Svalutazioni	al 31.12.2021
Credito da Terminal Value	1.043	344	0	0	1.387
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Altre attività finanziarie	1.030	0	0	0	1.046
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	12.946	344	0	0	13.306

Al 31 dicembre 2021 la voce "Altre attività finanziarie non correnti" è formata da:

- 1,4 milioni di Euro dal credito da Terminal Value per la quota parte dei corrispettivi per i servizi di costruzione/miglioramento resi dal Gruppo relativi agli investimenti in diritti di concessione nonché un'integrazione del corrispettivo per *performance obligation*, ai sensi dell'IFRS 15, sugli interventi effettuati sul fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali. Tale credito, iscritto al valore attuale, deriva dall'applicazione della normativa sul Terminal Value di cui all'art.703 cod. nav. che stabilisce che, per gli investimenti in diritti di concessione, 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 dalla Capogruppo in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro, è iscritto per tale valore, corrispondente all'importo effettivamente versato ovvero al costo sostenuto a tale data. L'investimento in esame, oltre all'interesse strategico-operativo legato al miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto, risponde all'obiettivo 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, le valutazioni successive di tale SFP avvengono al costo quale miglior stima di *fair value* 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. Relativamente alla valutazione al 31 dicembre 2021 dello Strumento Finanziario Partecipativo, non è stata apportata nessuna variazione rispetto al 31 dicembre 2020 alla luce delle misure anticrisi indicate da di Marconi Express Spa quali l'aggiornamento del piano economico-finanziario con la ridefinizione del piano di ammortamento del debito bancario e l'allungamento della Concessione deliberato dal Comune di Bologna per ulteriori tre anni; sulla base di questi ed altri elementi il Gruppo ritiene che non vi siano evidenze di *impairment loss* da rilevare sul valore dello strumento partecipativo al 31 dicembre 2021.
- 1 milione di Euro di un prodotto di capitalizzazione acquistato nel 2019, di durata 10 anni e scadenza nel 2029. Ai sensi del principio IFRS 9 tale attività è classificata nella categoria degli "Held to collect – HTC", in quanto risponde all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali. Tuttavia nel caso di specie la scadenza è definita contrattualmente ma il rendimento è legato all'andamento di una gestione patrimoniale e quindi questi strumento finanziario è valutato al *fair value through profit or loss*.

5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 31.12.2021
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	10.732	3.339	(978)	13.093

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

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

L'incremento registrato nel 2021 è ascrivibile principalmente (2,1 milioni di Euro) allo stanziamento del credito per imposte anticipate sulla perdita fiscale al 31 dicembre 2021 per la quale sussiste la ragionevole certezza del futuro recupero considerati i risultati economici previsionali del Gruppo. La recuperabilità delle imposte anticipate si basa sulle previsioni economico-finanziarie 2022-2026 approvate dal Consiglio di Amministrazione del 7 febbraio 2022.

Ires	*Imponibile*				*Imposta*			
In migliaia di euro	al 31.12.2020	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2021
1) Altri costi a deducibilità IRES differita	7.546	1.705	(2.319)	6.932	1.889	409	(634)	1.664
2) Fondo svalutazione crediti	970	725	(148)	1.547	233	174	(36)	371
3) Accantonamenti IRES a fiscalità differita	1.175	198	0	1.373	282	47	0	329
4) Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	10.941	2.013	(501)	12.453	2.641	483	(137)	2.987
5) Ammort. Diritti di concessione da Accordo ENAC - ENAV	193	0	(13)	180	48	0	(4)	44
6) Attualizzazione fondo TFR+ altri costi personale	679	162	(196)	645	141	39	(50)	130
7) Ammort. Costi di impianto e ampliamento	16	0	(2)	14	4	0	(1)	3
8) Perdite fiscali recuperabili	20.467	8.919	(273)	29.113	4.913	2.141	(66)	6.988
Totale Ires	**41.987**	**13.722**	**(3.452)**	**52.257**	**10.151**	**3.293**	**(928)**	**12.516**

Irap	*Imponibile*				*Imposta*			
In migliaia di euro	al 31.12.2020	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2021
Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	340	24	0	364	14	1	0	15
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	11.943	539	(660)	11.822	500	23	(27)	496
Ammortamento costi impianto ampliamento FTA	16	0	(2)	14	1	0	0	1
Ammort.Diritti di concessione Accordo ENAC - ENAV	121	0	(13)	108	5	0	(1)	4
Attualizzazione altri costi personale a Lungo Termine	209	115	(100)	224	9	5	(4)	10
Totale Irap	**12.629**	**678**	**(775)**	**12.532**	**529**	**29**	**(32)**	**526**

Nella tabella seguente, invece, vengono riportati i crediti d'imposta, in capo ad AdB, per la fruizione dei benefici fiscali in relazione agli interventi di riqualifica energetica.

Altri	*Credito d'imposta*			
in migliaia di euro	al 31.12.2020	Increm.ti	Utilizzi/Rettifiche	al 31.12.2021
Altri Crediti	52	17	(18)	51
Totale "Altri Crediti"	52	17	(18)	51

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

in migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	50	89	(39)
Depositi cauzionali	93	89	4
Crediti tributari non correnti	67	94	(27)
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	210	272	(62)

Non si rilevano variazioni significative tra i due periodi. La voce "crediti tributari non correnti" accoglie il credito d'imposta esigibile oltre l'esercizio successivo per investimenti in beni strumentali della Capogruppo di cui alla L. 160/2019 art. 1, co. da 184 a 197 e alla L. 178/2020 art. 1, co. Da 1051 a 1063.

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	562	572	(10)
Rimanenze di Prodotti finiti	173	104	69
RIMANENZE DI MAGAZZINO	735	676	59

Le rimanenze di materie sussidiarie e di consumo si riferiscono principalmente a giacenze di materiali di officina e di consumo quali cancelleria, stampati e divise oltre a gasolio da riscaldamento e liquido antigelo per lo sbrinamento della pista mentre le rimanenze di prodotti finiti si riferiscono al liquido antigelo per lo sbrinamento degli aeromobili. La crescita delle rimanenze al 31 dicembre 2021 è dovuta a quest'ultimo.

8. Crediti commerciali

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

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Crediti commerciali	21.616	7.271	14.345
Fondo svalutazione	(1.639)	(992)	(647)
CREDITI COMMERCIALI	**19.977**	**6.279**	**13.698**

Al 31 dicembre 2021 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere, ammontano a 21,6 milioni di Euro ed evidenziamo un aumento di 14,3 milioni di Euro per la crescita dei volumi di traffico e quindi del fatturato oltre che per il rallentamento nei pagamenti di alcuni clienti prevalentemente del settore *aviation*. Tra questi il principale è Alitalia che, come noto, ha cessato l'attività di volo nell'autunno 2021 senza onorare completamente i propri debiti verso il Gruppo.

Si riporta di seguito una analisi per anzianità dei crediti commerciali del Gruppo, in essere al 31 dicembre 2021, confrontato con il 2020:

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2021
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	7.110	14.099	21.210
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	406	0	406
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	**7.516**	**14.099**	**21.616**

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	**7.110**	**5.046**	**3.844**	**2.004**	**3.205**	**21.210**

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2020
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	2.087	4.618	6.705
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	566	0	566
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	**2.653**	**4.618**	**7.271**

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	**2.087**	**1.127**	**1.005**	**355**	**2.131**	**6.705**

Come si evince dal confronto con la tabella che espone l'ageing dei crediti al 31 dicembre 2020, nell'anno in esame si registra un miglioramento dell'anzianità dei crediti non in termini assoluti ma percentuali a conferma della diminuzione dei tempi medi di incasso dei crediti commerciali dopo il forte rallentamento del 2020. In particolare i crediti scaduti da oltre 90 giorni passano dal 32% del totale crediti al 31 dicembre 2020 al 15% del 31 dicembre 2021 e i crediti più recenti, quelli scaduti entro 30 giorni, rappresentano il 24% rispetto al 17% del 31 dicembre 2020. Ciò indica che la ripresa dell'attività ha innescato la graduale ripresa dei flussi finanziari di pagamento dei clienti anche se i giorni medi di incasso sono ancora lontani della media degli anni pre-Covid (40 giorni al 31 dicembre 2019). Nel 2021 i giorni medi di incasso sono infatti diminuiti dai 97 giorni al 31 dicembre 2020 a 79 giorni al 31 dicembre 2021 (*dato 2020 rielaborato in base alle sole partite clienti emesse senza fatture da emettere).*
Si consideri a questo proposito che oltre al rallentamento dovuto alle difficoltà finanziarie degli operatori del settore, alcune dilazioni di pagamento sono state concesse dal Gruppo nel 2020 con impatti anche nei primi mesi del 2021.

I crediti commerciali lordi sono esposti al netto del fondo rettificativo svalutazione crediti: quest'ultimo è cresciuto sia per le svalutazioni effettuate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso, sia per le svalutazioni applicate sulla massa creditoria residuale, suddivisa in categorie di clienti e per classi di scaduto, in applicazione del metodo parametrico semplificato consentito dall'IFRS9 alle società con un portafoglio clienti diversificato e parcellizzato (*Provision Matrix).*
Gli accantonamenti al fondo svalutazione crediti del periodo ammontano a 0,8 milioni di Euro, di cui 0,2 milioni portati a diretta riduzione dei relativi ricavi in quanto trattasi di importi maturati nel periodo ritenuti non incassabili.

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2021
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(992)	(816)	111	58	(1.639)

In migliaia di euro	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2020
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.836)	(644)	1.482	6	(992)

Nei primi due mesi del 2022 i crediti commerciali esposti al 31 dicembre 2021 sono stati incassati per oltre il 57%.

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Credito IVA	88	1.266	(1.178)
Crediti per imposte dirette	54	15	39
Altri crediti tributari	0	18	(18)
Crediti verso il personale	53	58	(5)
Altri crediti	5.198	2.436	2.762
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	5.393	3.793	1.600

La crescita di questa categoria è dovuta prevalentemente all'aumento dei crediti non commerciali collegati alla crescita del traffico ed in parte compensata dalla diminuzione del credito Iva dovuto anch'esso dalla ripresa dell'attività e quindi del fatturato.
La voce "crediti per imposte dirette" attiene al credito esigibile a breve termine per investimenti su beni strumentali di cui alla L.160/2019 art., co.184 a 197, e alla L. n. 178/2020 art.1 co.1051 a 1063; il corrispondente contributo è iscritto alla voce "contributi in conto esercizio e conto capitale" della categoria "altri ricavi e proventi".
Di seguito la tabella di dettaglio della voce "altri crediti":

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	5.279	2.443	2.836
Crediti per Iresa	341	156	185
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.584)	(1.062)	(522)
Ratei e Risconti attivi	761	445	316
Anticipi a fornitori	7	22	(15)
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	77	127	(50)
Altri crediti correnti	317	305	12
TOTALE ALTRI CREDITI	**5.198**	**2.436**	**2.762**

Il credito verso vettori per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri, istituita dall'art. 2, comma 11, della L. 350/2003 e successive integrazioni e modifiche, è correlato direttamente al traffico; il Gruppo, incassata l'addizionale, la versa negli appositi capitoli di entrata del bilancio dello Stato e all'Inps rispettivamente nella misura di Euro 1,50 e Euro 5,00 per passeggero imbarcato. Anche nel 2021 non sono intervenute modifiche tariffarie dell'addizionale quindi la crescita è legata prevalentemente all'aumento del fatturato *aviation*.
Il credito per Iresa è legato all'introduzione, a far data del 1° gennaio 2020, del nuovo tributo regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili che il Gruppo addebita ai vettori in base al *noise certificate* e all'orario di decollo/approdo degli aeromobili e riversa, una volta incassato, alla Regione Emilia Romagna.
La posta indicata come "fondo svalutazione altri crediti correnti" accoglie il fondo svalutazione dei crediti per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e per l'Iresa, ottenuto per riclassifica nell'attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell'addizionale e dell'Iresa addebitata ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale o che contestano l'addebito. Questa posta che riveste un carattere esclusivamente patrimoniale, è classificata a deconto dei rispettivi crediti per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero e si è movimentata come illustrato nella tabella seguente:

In migliaia di euro	al 31.12.2020	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2021
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale/Iresa	(1.062)	(564)	41	1	(1.584)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	**(1.062)**	**(564)**	**41**	**1**	**(1.584)**

La voce "Ratei e risconti attivi" accoglie costi rilevati anticipatamente nell'esercizio in esame per premi assicurativi, canoni elaborazione dati ed altri servizi fatturati in via anticipata. La voce comprende 384 mila Euro di commissioni Sace sui finanziamenti accesi dalla Capogruppo nel 2020, pagate anticipatamente.

10. Attività Finanziarie Correnti

La voce "attività finanziarie correnti" si è azzerata al 31 dicembre 2021 in quanto la polizza di capitalizzazione iscritta al 31 dicembre 2020 per 274 mila Euro è stata regolarmente incassata alla scadenza contrattuale (maggio 2021).

11. Cassa e altre disponibilità liquide

in migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Depositi bancari e postali	28.180	43.625	(15.445)
Denaro e valori in cassa	35	33	2
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	28.215	43.658	(15.443)

La voce "depositi bancari e postali" è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari. Per il commento sull'assorbimento di risorse liquide del periodo si rimanda al cap.3.2 della Relazione della Gestione.
Oltre ai conti correnti bancari la Capogruppo dispone di una linea di credito non utilizzata di 5 milioni di Euro.

Indebitamento Finanziario Netto

La seguente tabella riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020, in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021:

	in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020
A	Disponibilità liquide	28.215	43.658
B	Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	0
C	Altre attività finanziarie correnti	0	275
D	**Liquidità (A+B+C)**	**28.215**	**43.933**
E	Debito finanziario corrente	(1.732)	(1.473)
F	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(6.191)	(3.064)
G	**Indebitamento finanziario corrente (E + F)**	**(7.923)**	**(4.537)**
H	**Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)**	**20.292**	**39.396**
I	Debito finanziario non corrente	(62.577)	(68.759)
J	Strumenti di debito	0	0
K	Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(949)	(1.026)
L	**Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)**	**(63.526)**	**(69.785)**
M	**Totale indebitamento finanziario (H + L)**	**(43.234)**	**(30.389)**

La voce A è pari alla voce "cassa ed altre disponibilità liquide"; si rimanda alla nota 11 per maggiori dettagli.
La voce G è pari al saldo della voce "passività finanziarie correnti"; si rimanda alla nota 17 per maggiori dettagli.
La voce L è pari al saldo della voce "passività finanziarie non correnti"; si rimanda sempre alla nota 17 per maggiori dettagli.

Per un'analisi di dettaglio in relazione all'evoluzione dell'indebitamento finanziario netto nel biennio 2020 – 2021, si rimanda a quanto esposto dagli amministratori nella relazione sulla gestione.

PASSIVITÁ

12. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	74.201	87.814	(13.613)
Risultato dell'esercizio	(6.717)	(13.590)	6.873
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	**157.798**	**164.538**	**(6.740)**

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2021 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 l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	(6.739.017)	(13.639.104)
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	**(0,19)**	**(0,38)**
Utile/(Perdita) Diluito per azione	**(0,19)**	**(0,38)**

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo Consolidato

Si precisa che per il Gruppo AdB l'utile/(perdita) per azione base e l'utile/(perdita) per azione diluito al 31 dicembre 2021 così come al 31 dicembre 2020 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	8.179	8.179	0
Riserva straordinaria	57.116	56.655	461
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/perdite portati a nuovo	(12.445)	1.604	(14.049)
Riserva OCI	(1.060)	(1.036)	(24)
TOTALE RISERVE	**74.201**	**87.814**	**(13.613)**

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è stata costituita quanto a:

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

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

La riserva straordinaria risulta incrementata per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio 2020 della controllata FFM.

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

- degli utili/perdite derivanti dalle scritture las delle società controllate;
- della destinazione della perdita dell'esercizio precedente della controllata Tag e della Capogruppo.

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

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.395)	(1.366)	(29)
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	335	330	5
RISERVA OCI	**(1.060)**	**(1.036)**	**(24)**
di cui di terzi	**0**	**0**	**0**
di cui del gruppo	**(1.060)**	**(1.036)**	**(24)**

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 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
TFR	3.616	4.041	(425)
Altri fondi relativi al personale	225	210	15
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	**3,841**	**4.251**	**(410)**

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.12.2021
TFR	4.041	19	21	(511)	46	3.616
Altri fondi relativi al personale	210	93	1	(61)	(18)	225
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	**4,251**	**112**	**21**	**(572)**	**29**	**3,841**

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

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

a) tasso di attualizzazione: 0,98% per la valutazione al 31.12.2021 e 0,34% per la valutazione al 31.12.2020;
b) tasso di inflazione: 1,75% per la valutazione al 31.12.2021 e 0,80% per la valutazione al 31.12.2020;
c) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato. Con riferimento all'invalidità è stata utilizzata una tavola INPS differenziata in funzione dell'età e del sesso;
d) tasso di turnover del personale: 1%.

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

	Parametro valutativo					
In migliaia di euro	+1% sul tasso di turnover	-1% sul tasso di turnover	+ 0,25% sul tasso annuo di inflazione	- 0,25% sul tasso annuo di inflazione	+ 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione	- 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione
TFR	3.587	3.648	3.670	3.563	3.531	3.704

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

Anni	Erogazioni future stimate (in migliaia di euro)
1	156
2	193
3	211
4	231
5	225

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 31 dicembre 2021 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale della Capogruppo come disciplinato dalla Politica per la Remunerazione commentata nella Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari, cui si rimanda per maggiori approfondimenti.

La valutazione attuariale al 31 dicembre 2021 del piano di incentivazione a lungo termine e del patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale è stata effettuata con il supporto di esperti attuari con la metodologia dei "benefici maturati" in base allo IAS 19 (paragrafi 67-69) mediante il criterio "Project Unit Credit". Tale metodologia si sostanzia in valutazioni che esprimono il valore attuale medio delle obbligazioni maturate in base al servizio che il lavoratore ha prestato fino all'epoca in cui la valutazione stessa è realizzata.

I principali parametri valutativi sono stati:

a) tasso di attualizzazione: 0,98% per la valutazione al 31.12.2021 (0,34% per la valutazione al 31.12.2020) della passività per il patto di non concorrenza pari al rendimento avente durata comparabile alla durata del collettivo dei lavoratori del settore e -0,17% per la valutazione al 31.12.2021 (-0,27% per la valutazione al 31.12.2020) delle passività per l'incentivazione a lungo termine, rendimento in linea con la durata dei piani in esame;
b) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato.
c) frequenza dimissioni volontarie e cessazione del rapporto causa azienda: 1%;
d) probabilità di raggiungimento degli obiettivi pari al 50-100% a seconda dei cicli.

Si riporta, infine, la *sensitivity* che evidenzia gli effetti sugli altri fondi relativi al personale, in particolare sul fondo relativo al patto di non concorrenza, in caso di cessazione del rapporto con probabilità al 10%:

Si riporta, infine, la *sensitivity* che evidenzia gli effetti sugli altri fondi relativi al personale, in particolare sul fondo relativo al patto di non concorrenza, in caso di cessazione del rapporto con probabilità al 10%:

In migliaia di euro	Costo del servizio
Altri fondi relativi al personale	45

14. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.12.2021
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.618	73	0	2.691

Il fondo imposte differite ammonta a 2,7 milioni di Euro. Le imposte differite sono state iscritte in sede di transizione agli IFRS a seguito dell'applicazione dell'IFRIC 12 *"accordi per servizi in concessione"*, come dettagliato nella nota relativa alla Transizione ai Principi Contabili Internazionali IFRS del Bilancio 2014. Anche l'incremento dell'esercizio è da attribuire all'applicazione *dell'IFRIC 12* sugli investimenti in diritti di concessione senza rilevanza fiscale.

Aliquota Ires 24%	Imponibile				Imposta			
In migliaia di euro	al 31.12.2020	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2021
Ammortamento Diritti di concessione	9.382	265	0	9.647	2.251	63	0	2.314
Totale Ires	9.382	265	0	9.647	2.251	63	0	2.314

Aliquota Irap 4,2%	Imponibile				Imposta			
In migliaia di euro	al 31.12.2020	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2021
Ammortamento Diritti di concessione	8.720	234	0	8.954	367	10	0	377
Totale Irap	8.720	234	0	8.954	367	10	0	377
Totale					2.618	73	0	2.691

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

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

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione del fondo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

In migliaia di euro	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.12.2021
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	10.316	539	0	(758)	10.097
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	1.578	0	(660)	758	1.676
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	**11.894**	**539**	**(660)**	**0**	**11.773**

La movimentazione del periodo è dovuta:

- ✓ all'accantonamento (671 mila Euro) al netto dell'aggiornamento del tasso di attualizzazione dei flussi finanziari che ha determinato un impatto positivo di 131 mila Euro;
- ✓ agli utilizzi (660 mila Euro) per interventi che riguardano principalmente il ripristino di ascensori, di gruppi refrigeratori, di porte automatiche e portoni e il rifacimento della pavimentazione presso un hangar operativo.

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

Al 31 dicembre 2021 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo ammonta a 11,8 milioni di Euro pressoché invariato rispetto all'esercizio precedente.

A completamento dell'informativa richiesta si espone nella tabella seguente la *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati per l'attualizzazione del fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali al 31 dicembre 2021:

In migliaia di euro	Saldo esercizio (oneri)/ proventi finanziari	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Fondo di rinnovo infrastrutture	131	79	142

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

16. Fondi per rischi e oneri (non corrente e corrente)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi per rischi ed oneri non correnti e correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021:

in migliaia di euro	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 31.12.2021
Fondo rischi per contenziosi in corso	976	52	(50)	978
Altri fondi rischi e oneri	423	149	(33)	539
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	**1.399**	**201**	**(83)**	**1.517**
Fondo arretrati lavoro dipendente	23	0	0	23
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	**23**	**0**	**0**	**23**
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	**1.422**	**201**	**(83)**	**1.540**

La voce "fondi per rischi ed oneri futuri" è stata movimentata prevalentemente a fronte del procedimento con il Comune di Bologna relativo alla richiesta di diversa classificazione catastale di alcuni immobili ed il conseguente effetto in relazione all'IMU afferente detti immobili, degli ultimi esercizi.

Nel dettaglio tale fondo è stato costituito in conseguenza all'atto di notifica dell'invito del Comune di Bologna, ricevuto dapprima in data 28 novembre 2018 e poi reiterato con modifiche, in data 10 febbraio 2020, ad un diverso classamento catastale di alcuni immobili (procedura ex L.311/2004) rispetto a quanto accatastato presso l'Agenzia del Territorio sin dal 2007. Tale primo accatastamento era stato eseguito, in coordinamento con l'Agenzia del Territorio e in conformità alle disposizioni della Legge 262/2006 e delle circolari 4/T 2006 e 4/T 2007, tutt'ora valide.
Su questo punto si evidenza che nel corso del secondo semestre 2021 e nei primi mesi del corrente 2022 si è addivenuti all'avvio della fase conclusiva, nonché definitoria, mediante possibile proposta di accertamento con adesione nei confronti del Comune di Bologna in ambito IMU, a seguito del provvedimento di attribuzione catastale avvenuto d'Ufficio, come da comunicazione del 13 dicembre 2021 ad opera dell'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Bologna - Ufficio Provinciale – Territorio Area Servizi Catastali e Cartografici, avendo la stessa provveduto d'ufficio ex L.311/04.
Il Gruppo provvederà, pertanto, ad addivenire ad una definizione con adesione, della proposta formulata senza che ciò costituisca acquiescenza, ma al solo fine di evitare le potenziali controversie con la Parte ed onde evitare un contenzioso la cui prosecuzione sarebbe, in qualunque caso, eccessivamente onerosa ed antieconomica per il Gruppo, avuto riguardo alla richiesta di disapplicazione delle sanzioni. Detta richiesta pare legittima alla luce di quanto stabilito dalla Legge 212/2000 (Statuto del Contribuente).
In esito alla proposta di adesione con il Comune di Bologna il fondo in esame, rispetto all'esercizio precedente in cui ammontava a 226 mila Euro, è stato aggiornato ed adeguato al rischio atteso con un incremento complessivo netto di 116 mila Euro. Tale fondo quindi ammonta al termine dell'esercizio complessivamente a 342 mila Euro che includono l'onere di competenza sulle unità immobiliari oggetto di impugnativa per l'annualità 2021 oltre alla stima delle spese legali e di assistenza tecnica.
Il Gruppo proseguirà a far valere le proprie ragioni avverso il classamento, ciò nonostante corrisponderà le imposte IMU su dette unità immobiliari per le annualità 2021 e successive sino al giudicato definitivo in sede contenziosa.

Infine, il fondo arretrati lavoro dipendente riguarda la controllata FFM e, in particolare, la stima della parte economica del rinnovo del CCNL degli Handler, scaduto il 30 giugno 2017.

Sulla base dell'avanzamento dei contenziosi alla data di redazione del presente documento, supportato dall'aggiornamento dei consulenti a mandato, il Gruppo ritiene che i fondi stanziati in bilancio siano congrui e rappresentino la miglior stima delle passività per rischi e oneri.

Passività potenziali

In relazione al contenzioso doganale che ha coinvolto la controllata FFM nel corso del 2021 e descritto nell'apposita sezione "contenziosi" della Relazione sulla gestione a cui si rinvia per ogni dettaglio, si dà atto dell'insorgenza recente di un rischio in capo alla medesima società operante nel settore cargo. La garanzia per 5,8 milioni di Euro emessa da primario istituto a favore dell'Agenzia della Dogane su richiesta di FFM, per il provvedimento sospensivo dei verbali di accertamento notificati alla Società, prevede una co-obbligazione da parte di AdB. I legali incaricati, valutato il dossier documentale inerente alla posizione e la giurisprudenza in materia, ritengono possibile ma non probabile la soccombenza.

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

17. Passività finanziarie non correnti e correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti e correnti al 31 dicembre 2021 confrontate con i dati al 31 dicembre 2020.

in migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Mutui - parte non corrente	62.577	68.759	(6.182)
Passività finanziarie non correnti per leasing	949	1.026	(77)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	**63.526**	**69.785**	**(6.259)**
Mutui – parte corrente	6.191	3.064	3.127
Passività finanziarie correnti per leasing	597	544	53
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	1.112	896	216
Altri debiti finanziari correnti	23	33	(10)
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	**7.923**	**4.537**	**3.386**
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	**71.449**	**74.322**	**(2.873)**

Le passività finanziarie al 31 dicembre 2021 ammontano a 71,4 milioni di Euro in calo di 2,9 milioni rispetto al 31 dicembre 2020 principalmente per il pagamento delle rate dei mutui in scadenza nel periodo (3,1 milioni di Euro).

Al 31 dicembre 2021 la voce presa in esame è composta da:

- mutuo con garanzia SACE con scadenza 2026 erogato da Intesa Sanpaolo Spa nel luglio 2020 per Euro 33,9 milioni per supportare il piano di sviluppo infrastrutturale e fronteggiare la riduzione del traffico derivante dall'emergenza Covid-19. Tale finanziamento che prevede un periodo di preammortamento di 3 anni, è classificato per 33,9 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti;

- mutuo con garanzia SACE con scadenza 2026 erogato da Unicredit Spa nel luglio 2020 per Euro 25 milioni per supportare il piano di sviluppo infrastrutturale e fronteggiare la riduzione del traffico derivante dall'emergenza Covid-19. Tale finanziamento che prevede un periodo di preammortamento di 2 anni, è classificato per 21,9 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti e per 3,1 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui parte corrente;
- mutuo quindicennale con scadenza 2026 per un residuo complessivo al 31 dicembre 2021 di 2,2 milioni di Euro (2,7 milioni di Euro al 31 dicembre 2020), erogato dal Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana) a sostegno dei costi di realizzazione del Terminal Aviazione Generale. Tale debito è classificato per 1,7 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente (2,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2020), e per 0,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi dodici mesi, tra i mutui – parte corrente (0,5 milioni di Euro anche al 31 dicembre 2020);
- mutuo decennale con scadenza dicembre 2024, in essere al 31 dicembre 2021 per 7,7 milioni di Euro (10,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2020) erogato da Intesa Sanpaolo Spa, finalizzato alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali. Tale finanziamento è classificato per 5,1 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente e per 2,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui – parte corrente.

Al fine di garantire la necessaria liquidità per supportare il piano degli investimenti e sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale, la Capogruppo ha sottoscritto un finanziamento con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI). Il contratto di finanziamento consentirà ad AdB una flessibilità adeguatamente allineata agli avanzamenti dell'aggiornato piano di sviluppo infrastrutturale ed all'effettivo fabbisogno finanziario, assicurando un periodo di disponibilità delle erogazioni fino a 48 mesi dalla stipula e *tranches* plurime, in ogni caso per un importo complessivo non superiore al 50% dei costi stimati dell'intero progetto. Ciò unitamente alla flessibilità dell'opzione di scelta tra un tasso fisso e un tasso variabile, il cui importo sarà in entrambi i casi determinato da parte di BEI in relazione al momento della richiesta di finanziamento e alle condizioni complessive di erogazione e restituzione. L'ultima data di rimborso di ogni *tranche* cadrà non prima di quattro anni e non oltre diciotto anni dalla relativa data di erogazione, ferma la possibilità per AdB di procedere a rimborsi anticipati volontari. Il contratto presenta negative *pledges* e *covenant* anche informativi tipici per similari fattispecie, tra cui un obbligo di rimborso anticipato in caso di acquisizione del controllo di AdB.

Dettaglio Mutui:

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Mutui - parte non corrente	62.577	68.759	(6.182)
Mutui - parte corrente	6.191	3.064	3.127
TOTALE MUTUI	68.768	71.823	(3.055)

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 31 dicembre 2021:

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
Unicredit Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso fisso del 0,77%	Trimestrali	2026	Si
Intesa San Paolo Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 1,29%	Trimestrali	2026	No

Relativamente ai due finanziamenti bancari con garanzia Sace accesi nel 2020, al costo nominale annuo presente nella tabella suesposta, si aggiunge il costo della garanzia SACE che ammonta allo 0,5% il primo anno, 1% il secondo e terzo anno e 2% dal quarto al sesto anno della quota di debito garantito, pari al 90% del finanziamento.

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

Con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento del Gruppo, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 31 dicembre 2021 il Gruppo non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori in quanto il Gruppo è adempiente rispetto agli impegni contrattuali in essere.
Relativamente all'eventuale mancato rispetto, a causa del peggioramento dei margini dovuti alla crisi in atto, dei covenant la cui verifica ha cadenza annuale e relativi al mutuo stipulato precedentemente alla pandemia Covid-19 con Banca Intesa, quest'ultima ha comunicato in data 31 agosto 2020 la sospensione degli stessi per gli esercizi 2020 e 2021. Relativamente al mutuo Unicredit finalizzato nel mese di luglio 2020, i covenant annuali previsti contrattualmente si applicheranno a partire dal bilancio 2022.

Si riporta di seguito una *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati ai mutui a tasso variabile in essere al 31 dicembre 2020.

			In migliaia di Euro			
Istituto Finanziario erogante	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	Saldo 31.12.2021	Saldo esercizio interessi	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 0,9	2.231	9	22	7
Intesa San Paolo Spa garanzia Sace	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 1.29%	33.900	258	387	232

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

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Passività finanziarie per leasing non correnti	949	1.026	(77)
Passività finanziare correnti per leasing	597	544	53
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER LEASING	1.546	1.570	(24)

Il Gruppo ha, infatti, sia contratti attivi di leasing ed agisce quindi in qualità di locatore quando subconcede aree e spazi aeroportuali ai propri clienti, sia contratti passivi di leasing quindi agisce in qualità di locatario per attrezzature, impianti, macchinari, automezzi e terreni.
La tabella suesposta si riferisce a queste ultime obbligazioni suddivise in passività finanziarie per leasing:

- non correnti: per circa un milione di Euro relativi ai canoni contrattualmente dovuti con scadenza oltre i 12 mesi successivi
- correnti: per 0,6 milioni di Euro relativi ai canoni in scadenza entro il corrente anno.

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

In migliaia di euro	31/12/2020	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/ Riclassifiche	31/12/2021
Finanziamenti - quota corrente	3.064	(3.076)	0	6.203	6.191
Passività per leasing - quota corrente	544	(432)	149	336	597
Finanziamenti - quota non corrente	68.759	0	0	(6.202)	62.557
Passività per leasing - quota non corrente	1.026	0	319	(396)	949
Totale	73.393	(3.508)	468	(59)	70.294

Infine, la voce debiti per addizionale sui diritti di imbarco passeggeri e per Iresa della prima tabella della nota in esame attiene alla quota incassata dai vettori al 31 dicembre 2021 e riversata agli Enti creditori nel mese di gennaio.

18. Debiti commerciali

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	19.035	13.612	5.423

I debiti commerciali si riferiscono agli acquisti di beni e servizi, compresi gli investimenti e sono principalmente verso fornitori nazionali; la voce evidenzia una crescita rispetto al 31 dicembre 2020 in linea con il riavvio delle attività dopo il pesante rallentamento del 2020.

Di seguito si riporta la suddivisione dei debiti commerciali al 31 dicembre 2021 ed al 31 dicembre 2020 per fasce di scaduto:

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2021
Fatture/note di credito ricevute	5.112	1.148	6.260
Fatture/note di credito da ricevere	12.775	0	12.775
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	17.887	1.148	19.035

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	5.112	646	102	93	307	6.260

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2020
Fatture/note di credito ricevute	4.319	2.772	7.091
Fatture/note di credito da ricevere	6.521	0	6.521
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	10.840	2.772	13.612

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	4.319	1.634	565	106	466	7.091

Come si evince dalle tabelle suesposte l'anzianità dei debiti commerciali è diminuita al 31 dicembre 2021 rispetto al 31 dicembre 2020; al termine dell'esercizio in esame, infatti, i debiti a scadere ammontava al 61% del totale debiti contro l'82% al 31 dicembre 2020 e, di contro, i debiti già scaduti sono scesi dal 39% al 18%. A conferma di ciò i giorni medi di pagamento non evidenziano significative variazioni tra i due esercizi a confronto (da 49 giorni del 2020 a 54 giorni medi del 2021) (*dato 2020 rielaborato in base alle sole partite fornitori ricevute senza fatture da ricevere).*

19. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Debiti tributari correnti	1.062	511	551
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	3.873	2.470	1.403
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	18.971	17.891	1.080
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	5.188	2.562	2.626
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	**29.094**	**23.434**	**5.660**

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 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Debito IVA	133	0	133
Debiti per imposte dirette	16	0	16
Altri debiti tributari	913	511	402
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	**1.062**	**511**	**551**

La crescita dei debiti tributari è dovuta principalmente dall'aumento del debito Irpef sul lavoro dipendente quale conseguenza della crescita del relativo costo.

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 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	1.038	896	142
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	1.790	934	856
Debiti verso istituti di previdenza	1.045	640	405
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	**3.873**	**2.470**	**1.403**

I debiti verso il personale e istituti di previdenza evidenziano un aumento legato alla crescita del costo del personale al cui commento si rimanda per approfondimenti.

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:

- 17,1 milioni di Euro (15,6 milioni nel 2020) in relazione al debito relativo al servizio antincendio così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009. Per approfondimenti si rimanda al capitolo Contenziosi della Relazione sulla Gestione;
- 1,9 milioni di Euro quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo al secondo acconto e conguaglio dell'anno 2021. Il debito è diminuito rispetto all'esercizio precedente (2,2 milioni al 31 dicembre 2020) nonostante l'aumento del canone in conseguenza della crescita del traffico del 2021. Questo in quanto l'anno precedente Enac aveva disposto la proroga del pagamento del conguaglio canone 2019 e del canone per l'intero anno 2020 quale misura a sostegno del settore, dapprima al 31 gennaio 2021 ed in seguito, al 30 aprile 2021.

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 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Debiti per addizionale ai diritti d'imbarco e Iresa	4.035	1.539	2.496
Altri debiti correnti	1.068	952	116
Ratei e risconti passivi correnti	85	71	14
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	**5.188**	**2.562**	**2.626**

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti d'imbarco dei passeggeri e, dal 1° gennaio 2020 per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 31 dicembre, per 4 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 17). Il rilevante aumento di questa voce è dovuto alla crescita del fatturato *aviation* dopo il crollo del traffico avvenuto nel 2020.
La voce "altri debiti correnti" include i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi; tale voce non presenta scostamenti significativi tra i due esercizi.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

RICAVI

20. Ricavi

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

Complessivamente si rilevano ricavi consolidati per 58,5 milioni di Euro con una variazione negativa rispetto al 2020 di 9 milioni di Euro (-13,3%) dovuta ai minori "ricavi per servizi di costruzione"; tale voce dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati nell'esercizio che sono stati significativamente minori nel 2021 (8,1 milioni di Euro contro 29,4 milioni di Euro del 2020). Al netto dei ricavi per servizi di costruzione, i ricavi dell'anno in esame evidenziano infatti una crescita del 33,6% passando da 37,8 milioni del 2020 a 50,4 milioni dell'esercizio in esame.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	29.820	21.548	8.272
Ricavi per servizi non aeronautici	19.917	15.426	4.491
Ricavi per servizi di costruzione	8.051	29.415	(21.364)
Altri ricavi e proventi della gestione	701	1.101	(400)
TOTALE RICAVI	**58.489**	**67.490**	**(9.001)**

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

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Diritti aeroportuali	24.718	17.476	7.242
Parcheggi	6.987	4.583	2.404
Ricavi per servizi di costruzione	8.051	29.415	(21.364)
Altri	7.639	7.065	574
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	**47.395**	**58.539**	**(11.144)**

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

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Diritti aeroportuali	24.718	17.476	7.242
Parcheggi	6.987	4.583	2.404
Ricavi per servizi di costruzione	8.051	29.415	(21.364)
Altro	7.639	7.065	574
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	**47.395**	**58.539**	**(11.144)**
Subconcessioni locali commerciali e non	11.043	8.870	2.173
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	**11.043**	**8.870**	**2.173**
Ricavi NO IFRS 15	51	81	(30)
TOTALE RICAVI	**58.489**	**67.490**	**(9.001)**

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e 2020.

Questa categoria di ricavi presenta la crescita maggiore tra tutte le categorie, pari al 38,4%, essendo la componente direttamente correlata al traffico (+63,7% traffico passeggeri). Sulla crescita dei ricavi di questa categoria ha inciso negativamente l'aumento più che proporzionale degli incentivi per lo sviluppo traffico a causa della variazione del mix di traffico che ha visto un significativo aumento della componente *low cost*.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	577	339	238
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	628	570	58
Ricavi da diritti aeroportuali	36.149	22.858	13.291
Ricavi da corrispettivo PRM	2.760	1.678	1.082
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(14.334)	(7.164)	(7.170)
Servizi di handling	2.087	1.769	318
Altri ricavi aeronautici	1.977	1.498	479
Riduzione ricavi per servizi aeronautici a Fondo Svalutazione Crediti	(24)	0	(24)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	**29.820**	**21.548**	**8.272**

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	15.321	9.154	6.167
Diritti di approdo, decollo e sosta	13.444	9.162	4.282
Diritti per sicurezza passeggeri	4.977	2.987	1.990
Diritti per controllo bagagli stiva	1.840	982	858
Diritti di imbarco e sbarco merci	777	692	85
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	(210)	(119)	(91)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	**36.149**	**22.858**	**13.291**

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e 2020.

Questa classe di ricavi presenta una crescita del 29,1% dovuta alla ripresa del servizio parcheggi strettamente collegato all'andamento del traffico e dei ricavi da subconcessione dei locali e delle aree anch'essi collegati alle variazioni di fatturato e quindi di traffico.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Subconcessione locali e aree	9.566	7.345	2.221
Parcheggi	6.987	4.583	2.404
Altri ricavi commerciali	3.368	3.498	(130)
Riduzione ricavi per servizi non aeronautici a Fondo Svalutazione Crediti	(4)	0	(4)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	**19.917**	**15.426**	**4.491**

Gli altri ricavi commerciali, suddivisi come dettagliato, evidenziano una contrazione per i servizi di pubblicità il cui settore non ha mostrato segnali di ripresa nel 2021 e, in misura minore, per i servizi della *Marconi Business Lounge* vista la persistente drastica riduzione dei viaggi di lavoro e delle fiere.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Marconi Business Lounge	611	634	(23)
Pubblicità	948	1.082	(134)
Ricavi commerciali diversi	1.809	1.782	27
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	**3.368**	**3.498**	**(130)**

Infine, la voce "ricavi commerciali diversi" che comprende tra gli altri i ricavi per servizi di sicurezza, per manutenzioni dei mezzi operativi, per corsi di formazione e addestramento del personale aeroportuale e per accessi viari al Terminal, risulta sostanzialmente allineata ai risultati del 2020.

iii. Ricavi per i servizi di Costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dal Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. a favore dell'Ente concedente ENAC per la realizzazione degli investimenti in precedenza commentati in relazione ai Diritti di Concessione nella Nota 1.
Tali ricavi sono pari a 8,1 milioni di Euro contro 29,4 milioni di Euro al 31 dicembre 2020 per i minori investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione per i dettagli dei quali si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e 2020.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	549	700	(151)
Contributi conto esercizio e conto impianti	162	84	78
Ricavo da Terminal Value Fondo di Rinnovo	0	316	(316)
Plusvalenze patrimoniali	0	1	(1)
Riduzione altri ricavi a Fondo Svalutazione Crediti	(10)	0	(10)
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	**701**	**1.101**	**(400)**

Il decremento di questa categoria di ricavi (-36,3%) è dovuto sostanzialmente all'assenza di "Ricavi da Credito Terminal Value Fondo di Rinnovo", voce che accoglie la contropartita economica del credito da Terminal Value calcolato sugli interventi ad utilizzo del fondo di rinnovo effettuati nell'esercizio; questi ultimi, ammortizzati extracontabilmente in base alle aliquote della contabilità regolatoria non hanno maturato un residuo da Terminal Value.
Anche la voce "indennizzi, rimborsi e proventi diversi" evidenzia un calo dovuto prevalentemente alle minori vendite di certificati di efficienza energetica ed ai minori addebiti ai subconcessionari dei costi per "oneri condominiali".

Infine, la voce "contributi in conto esercizio e conto impianti" attiene principalmente i contributi a fondo perduto in favore degli operatori economici di cui al cd. Decreto Sostegni e Decreto Sostegni Bis per 103 mila Euro di cui ha beneficiato la controllata TAG, oltre a 16,5 mila Euro a titolo di contributo per credito d'imposta sulle spese per sanificazione e acquisto di DPI di cui all'art. 32 del DL 73/2021 a beneficio di AdB e per 17 mila Euro alla fruizione del credito d'imposta ACE (Aiuto alla Crescita Economica) ai sensi dell'art. 19 D.L. n.73/2021 (cd. Decreto Sostegni Bis) in capo ad FFM. Infine è inclusa la quota di competenza dei contributi in conto impianti per investimenti in beni strumentali nuovi di cui alla L.160/2019 art. 1, co. da 184 a 197 (9 mila Euro) e di cui alla L. 178/2020 art. 1, co. Da 1051 a 1063 (5 mila Euro) registrati dalla Capogruppo.

COSTI

I costi complessivi del 2021 evidenziano una contrazione del 23% sul 2020 dovuta ai minori investimenti effettuati in diritti di concessione riflessi nella voce "costi per servizi di costruzione"; se si isola questa voce i costi rettificati presentano una crescita del 9% rispetto al 2020 principalmente dovuta all'aumento del canone di concessione aeroportuale e del costo del personale.

21. Costi

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e 2020.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Beni e materiali di consumo	776	792	(16)
Materiali di manutenzione	121	121	0
Carburanti e gasolio	1.079	446	633
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	1.976	1.359	617

Questa categoria di costi evidenzia una crescita del 45,4% prevalentemente collegata all'acquisto di maggior carburante per il servizio di rifornimento aeromobili di Aviazione Generale.

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e 2020.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Spese di manutenzione	4.198	4.203	(5)
Utenze	1.777	1.832	(55)
Pulizie e servizi assimilati	1.717	1.564	153
Prestazioni di terzi	4.519	4.457	62
Servizi MBL	113	105	8
Pubblicità, promozione e sviluppo	377	326	51
Assicurazioni	868	863	5
Prestazioni professionali e consulenze	1.243	1.427	(184)
Compensi e rimborsi organi statutari	571	535	36
Altri costi per servizi	170	75	95
TOTALE COSTI PER SERVIZI	**15.553**	**15.387**	**166**

Questa categoria presenta costi sostanzialmente in linea con il 2020 (+1,1%); alcune voci quali i costi di manutenzione, i costi per servizi MBL ed i costi assicurativi sono rimasti pressoché invariati mentre la crescita dei costi per servizi di sicurezza, di pulizia, sgombero neve e servizio PRM è stata assorbita dai risparmi nelle consulenze e prestazioni professionali e nei facchinaggi/trasporti. Il costo delle utenze è leggermente diminuito nel 2021 nonostante i forti rincari tariffari della fine dell'anno grazie al fixing delle tariffe fissato contrattualmente.

Di seguito un dettaglio delle spese di manutenzione sostanzialmente allineate ai costi del 2020:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	971	960	11
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	2.999	2.878	121
Spese di manutenzione beni di terzi	228	365	(137)
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	**4.198**	**4.203**	**(5)**

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi, leggermente aumentate:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Sgombero neve	350	312	38
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	39	172	(133)
Servizio assistenza PRM	539	483	56
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	323	358	(35)
Servizio di sicurezza	1.632	1.213	419
Altre prestazioni di terzi	1.636	1.919	(283)
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	**4.519**	**4.457**	**62**

In merito all'informativa richiesta dall'art.38 comma 1 lett. o) del D.Lgs.127/91 si segnala che i compensi spettanti all'unico amministratore Adb che svolge tale funzione anche nel Consiglio di Amministrazione della controllata FFM ammontano a 102,5 mila Euro (rispettivamente 92,5 mila Euro in Adb e 10 mila in FFM).

Si riportano nella seguente tabella i corrispettivi spettanti al Collegio Sindacale ed alla Società di Revisione:

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Compensi Collegio Sindacale	157	158	(1)
Compensi Società di Revisione	141	141	0
Totale	298	299	(1)

I compensi alla Società di Revisione sono così dettagliati:

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Revisione contabile (*)	124	125	(1)
Servizi di attestazione	6	6	0
Altri servizi (**)	11	10	1
Totale	141	141	0

(*) Compresa revisione Dichiarazione Non Finanziaria
(**) Certificazione contabilità regolatoria

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 gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e 2020.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Canoni di concessione	2.842	1.684	1.158
Canoni di noleggio	176	123	53
Affitti passivi	4	23	(19)
Canoni servizio elaborazione dati	1.547	1.588	(41)
Altri costi per godimento beni di terzi	0	4	(4)
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	4.569	3.422	1.147

La crescita di questa categoria di costi (+33,5%) è dovuta principalmente ai maggiori volumi di traffico in base ai quali sono 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 gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e 2020 per i quali non si rilevano variazioni significative.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Oneri tributari	1.179	1.151	28
Contributo servizio antincendio	1.476	1.399	77
Minusvalenze patrimoniali	1	17	(16)
Altri oneri e spese di gestione	481	375	106
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	**3.137**	**2.942**	**195**

La categoria degli oneri diversi di gestione evidenzia una crescita del 6,6% dovuta ad alcune delle voci suesposte; in particolare la voce "altri oneri e spese di gestione" accoglie i costi dell'*Aviation Event* organizzato a Bologna nell'agosto 2021 a cura dell'aeroporto di Bologna con parziale recupero dei costi grazie a rimborsi iscritti trai ricavi.

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e 2020.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Salari e stipendi	14.693	13.643	1.050
Oneri sociali	4.391	4.223	168
Trattamento fine rapporto	1.236	1.300	(64)
Trattamento di quiescenza e simili	193	199	(6)
Altri costi del personale	1.545	922	623
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	**22.058**	**20.287**	**1.771**

La crescita dell'8,7% del costo del personale nonostante la riduzione di organico medio rispetto all'esercizio precedente e l'attenzione al contenimento di tale costo tramite varie azioni tra cui lo smaltimento delle ferie arretrate ed il blocco del lavoro straordinario, deriva da alcuni fattori. Tra questi i principali sono il minore utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni per la parziale ripresa delle attività, la reintroduzione della componente variabile della retribuzione assente nell'esercizio precedente e maggiori costi per incentivi all'esodo.

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

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Mensa dipendenti	371	351	20
Spese per aggiornamento e formazione del personale	101	98	3
Spese missioni dipendenti	41	44	(3)
Spese varie per il personale	940	307	633
Altri accantonamenti del personale	92	122	(30)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	**1.545**	**922**	**623**

L'organico medio suddiviso per qualifica delle annualità in esame è così rappresentato:

Organico medio (n. risorse)	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	379	395	(16)
Operai	85	88	(3)
TOTALE PERSONALE	473	492	(19)

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

Organico (n. risorse)	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Dirigenti	8	9	(1)
Impiegati	379	379	0
Operai	88	83	5
TOTALE PERSONALE	475	471	4

22. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i periodi chiusi al 31 dicembre 2021 e 2020.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Ammortamento/svalutazione Diritti di concessione	7.440	6.688	752
Ammortamento altre attività immateriali	890	1.409	(519)
Ammortamento/svalutazione attività materiali	2.225	2.531	(306)
TOTALE AMMORTAMENTI	10.555	10.628	(73)

La voce Ammortamenti è coerente con l'avanzamento del piano ammortamenti per effetto della progressiva entrata in funzione degli investimenti nel corso delle ultime dodici mensilità (rif. Capitolo Investimenti della Relazione sulla Gestione e nota 1 e 2). Relativamente ai diritti di concessione si segnala da un lato la crescita degli ammortamenti per effetto dei nuovi investimenti effettuati nell'esercizio quasi completamente all'interno di questa categoria e dall'altro all'effetto della proroga della durata della concessione aeroportuale disposta dal cd. Decreto Rilancio dal luglio 2020 con conseguente riparametrizzazione delle aliquote alla nuova scadenza della concessione aeroportuale (dicembre 2046).
Gli ammortamenti delle attività materiali includono 455 mila di Euro di ammortamento dei diritti d'uso di beni in leasing ai sensi dell'IFRS 16.
La categoria in esame, infine, include 299 mila Euro di svalutazioni per stralcio di progettazioni non più utilizzabili.

23. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e 2020.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	504	508	(4)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	671	2.306	(1.635)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	168	30	138
TOTALE ACCANTONAMENTI	**1.343**	**2.844**	**1.501**

Questa categoria di costi evidenzia una contrazione dovuta al minor accantonamento al fondo rinnovo delle infrastrutture aeroportuali che rappresenta la quota di competenza del periodo per le spese di ripristino e sostituzione delle infrastrutture aeroportuali da restituire ad Enac al termine della concessione in stato di efficienza e piena operatività. Il minore accantonamento è conseguente allo slittamento temporale di alcuni lavori non effettuati nell'esercizio in esame ed alla conseguente revisione del piano decennale degli interventi di ripristino e sostituzione.
Per quel che riguarda il fondo svalutazione crediti, gli accantonamenti sono effettuati per tener conto del rischio percepito di perdita attesa di ciascun credito e forfettariamente, come previsto dall'IFRS 9; non si rilevano variazioni significative tra i due esercizi. Infine, in entrambe le annualità rilevano anche le quote di stanziamento a fondo svalutazione crediti portate a diretto deconto dei ricavi in quanto relative a crediti maturati nei rispettivi esercizi: si rimanda alla sezione dei ricavi per il dettaglio.
Gli accantonamenti ad altri fondi per rischi e oneri riguardano principalmente gli stanziamenti a fronte di maggior IMU richiesta dal Comune di Bologna a seguito di variazione catastale di alcuni immobili aeroportuali per cui si rimanda alla nota 16.

24. Proventi finanziari e oneri finanziari

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Proventi da titoli	19	26	(7)
Proventi finanziari diversi dai precedenti	4	94	(90)
Proventi da attualizzazione fondi	476	78	398
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	**499**	**198**	**301**
Interessi passivi e oneri bancari	(747)	(578)	(169)
Oneri da attualizzazione fondi	(41)	(538)	497
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	0	(6)	6
Altri oneri finanziari	(291)	(96)	(195)
TOTALE ONERI FINANZIARI	**(1.079)**	**(1.218)**	**139**
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**(580)**	**(1.020)**	**440**

La gestione finanziaria chiude con un saldo negativo di 0,6 milioni di Euro in miglioramento rispetto al milione di Euro del 2020 per effetto principalmente dell'andamento dei tassi di attualizzazione dei fondi. La voce "altri oneri finanziari" è composta principalmente dai costi della garanzia Sace dei finanziamenti accesi nel 2020 dalla Capogruppo.

25. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 31 dicembre 2021 e 2020.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Imposte correnti	50	(340)	390
Imposte differite (attive) e passive	(2.282)	(4.484)	2.202
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	**(2.232)**	**(4.824)**	**2.592**
% imposte correnti sul risultato ante imposte	n.s.	n.s.	n.s.
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	n.s.	n.s.	n.s.

Le imposte sul reddito sono una componente positiva di conto economico per 2,2 milioni di Euro (4,8 nel nell'anno precedente) principalmente per la stima della fiscalità differita attiva in relazione alle perdite fiscali di periodo.

Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Risultato ante imposte	(8.949)	(18.414)	9.465
Aliquota ordinaria	**24%**	**24%**	**0,00%**
Addizionale Ires	**3,5%**	**3,5%**	**0,00%**
Onere / (recupero) fiscale teorico 24%	(2.148)	(4.419)	2.271
Effetto delle variazioni in aumento e diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria			
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	991	854	137
Costi deducibili in esercizi successivi	3.135	2.909	226
Altri costi indeducibili	924	839	85
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(264)	(1.570)	1.306
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(2.810)	(2.883)	73
Altre differenze	(1.701)	(1.734)	33
Imposte differite attive/ differite passive IAS	(245)	(195)	(50)
Totale variazioni in aumento/diminuzione	**30**	**(1.780)**	**1.810**
Imponibile fiscale	**(8.919)**	**(20.194)**	**11.275**
Imposte anticipate Ires su perdita fiscale 24%	(2.141)	(4.847)	2.706
Aliquota effettiva IRES	**23,92%**	**26,32%**	**-2,4%.**

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

Dettaglio delle imposte correnti dell'esercizio	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Addizionale Ires	2	0	2
Irap	30	12	18
Imposte esercizi precedenti	18	(352)	370
TOTALE	**50**	**(340)**	**390**

La voce "Imposte esercizi precedenti" è relativa essenzialmente allo stralcio dei crediti verso l'erario, per investimenti cd. di "riqualifica energetica" effettuati dalla Capogruppo, per la quota di competenza dell'esercizio in chiusura non detraibile, tenuto conto della perdita fiscale registrata nell'esercizio in chiusura.

26. Operazioni con parti correlate

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

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

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

Relativamente alle operazioni rilevate nell'esercizio con le società controllate si rimanda alla nota n.26 del bilancio della Capogruppo mentre si espongono nel paragrafo seguente i rapporti con altre parte correlate.

Rapporti con altre parti correlate

Nel 2021 la Capogruppo ha intrattenuto rapporti commerciali con società controllate dal socio Atlantia Spa così sintetizzabili:

- Autostrade spa: in forza del contratto di affitto valido fino al 31 dicembre 2024 di un terreno ad uso parcheggio, la Capogruppo ha iscritto asset in leasing del valore netto di 232 mila Euro al 31 dicembre 2021 (311 mila Euro al 31 dicembre 2020) oltre a passività correnti per leasing per 70 mila Euro e non correnti per 142 mila Euro (rispettivamente 141 mila e 87 mila Euro al 31 dicembre 2020). Sul lato economico si rilevano costi di ammortamento del terreno in leasing per 78 mila Euro pressoché invariati rispetto all'esercizio precedente. La Capogruppo ha infine iscritto in precedenti esercizi un fondo oneri contrattuali di 43 mila Euro per gli impegni di ripristino del terreno al temine del contratto;
- Telepass Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di pagamento elettronico della sosta nei parcheggi con sistema Telepass, la Capogruppo ha sostenuto costi per 82 mila Euro contro 55 mila del 2020. Sul lato patrimoniale risultano iscritti debiti commerciali per 45 mila Euro contro 17 mila al 31 dicembre 2020;
- Autostrade Tech: in forza del contratto di manutenzione degli impianti di cui al punto precedente la Capogruppo ha sostenuto costi per 16 mila Euro (15 mila Euro nel 2020) e debiti commerciali per 4 mila Euro (2 mila al 31 dicembre 2020);
- Infoblu Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di info viabilità multimediali la Capogruppo ha sostenuto costi per 9 mila Euro invariati rispetto al 2020 e risultano debiti commerciali per 11 mila Euro al 31 dicembre 2020 (9 mila al 31 dicembre 2020).

27. Impegni e rischi

Impegni da investimenti ambientali

La Capogruppo, attraverso l'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto, sottoscritto con gli Enti territoriali nel 2015 ed aggiornato a gennaio 2020, si è impegnata alla realizzazione di alcune opere per un importo complessivo massimo di 9,3 milioni di Euro di investimenti che saranno effettuati in un arco temporale coerente rispetto alle tempistiche di realizzazione degli interventi contenuti nel Master Plan aeroportuale.

A giugno 2021 si è conclusa la progettazione esecutiva della fascia boscata e relativo percorso ciclabile la cui realizzazione è prevista a nord dell'aeroporto entro la fine del 2023. Si tratta della principale opera di compensazione ambientale, costituita da un'area a bosco di estensione pari a circa 40 ettari e di una pista ciclabile di lunghezza pari a circa 3,5 km che collegherà la zona Bargellino con l'abitato di Lippo di Calderara di Reno.

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.

28. Legge 124/2017 art.1 commi 125-129 – Disciplina della trasparenza delle erogazioni pubbliche

Nell'esercizio 2021 il Gruppo ha usufruito dei cd. "Aiuti di Stato" beneficiando di contributi a fondo perduto in favore degli operatori economici di cui all'art. 1 D.L. n. 41/2021 (cd. Decreto Sostegni) e di contributi a fondo perduto automatico art. 1 co.1-4 D.L. n. 73/2021 (cd. Decreto Sostegni Bis) per complessivi 103 mila Euro, oltre a 16,5 mila Euro a titolo di contributo per credito d'imposta sulle spese per sanificazione e acquisto di DPI di cui all'art. 32 del DL 73/2021.

Per ulteriori informazioni e per altri "aiuti di stato" ricevuti, si rinvia al sito internet relativo al Registro nazionale degli aiuti di Stato di cui all'articolo 52 della Legge 24 dicembre 2012, n. 234.

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 con riferimento ai valori esposti al 31 dicembre.

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

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 14 marzo 2022

Attestazione del Bilancio Consolidato ai sensi art.154-bis comma 5 T.U.F.

1. I sottoscritti, Nazareno Ventola, in qualità di Amministratore Delegato, e Patrizia Muffato, in qualità di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
   - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
   - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato nel corso dell'esercizio al 31 dicembre 2021.

2. La valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2021 si è basata su di un processo definito da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., in coerenza con il modello Internal Control- Integrated Framework emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission, che rappresenta lo standard di riferimento generalmente accettato a livello internazionale.

3. Si attesta, inoltre, che:

   3.1 il bilancio consolidato al 31 dicembre 2021:

   a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;

   b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;

   c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittentee dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.

   3.2 La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposti.

Bologna, 14 Marzo 2022

Amministratore Delegato

Nazareno Ventola

Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Patrizia Muffato

Bilancio per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2021

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

Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria

In unità di euro	Note	al 31.12.2021	al 31.12.2020
Diritti di concessione		194.754.612	193.676.872
Altre attività immateriali		913.916	1.560.895
Attività immateriali	**1**	**195.668.528**	**195.237.767**
Terreni, immobili, impianti e macchinari		10.985.216	12.321.496
Investimenti immobiliari		4.732.016	4.732.016
Attività materiali	**2**	**15.717.232**	**17.053.512**
Partecipazioni	**3**	3.189.098	3.189.098
Altre attività finanziarie non correnti	**4**	12.259.914	11.915.476
Imposte differite attive	**5**	12.807.321	10.428.260
Altre attività non correnti	**6**	169.328	231.546
Altre attività non correnti		**28.425.661**	**25.764.380**
ATTIVITA' NON CORRENTI		**239.811.421**	**238.055.659**
Rimanenze di magazzino	**7**	694.423	649.213
Crediti commerciali	**8**	19.590.124	5.687.761
Altre attività correnti	**9**	5.376.609	3.643.056
Attività finanziarie correnti	**10**	0	274.630
Cassa e altre disponibilità liquide	**11**	21.972.457	37.990.527
ATTIVITA' CORRENTI		**47.633.613**	**48.245.187**
TOTALE ATTIVITA'		**287.445.034**	**286.300.846**

In unità di euro	Note	al 31.12.2021	al 31.12.2020
Capitale sociale		90.314.162	90.314.162
Riserve		69.583.556	83.567.481
Risultato dell'esercizio		(7.542.354)	(13.963.341)
TOTALE PATRIMONIO NETTO	**12**	**152.355.364**	**159.918.302**
TFR e altri fondi relativi al personale	**13**	3.474.412	3.863.789
Imposte differite passive	**14**	2.080.175	2.072.521
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	**15**	10.008.996	10.138.656
Fondi per rischi e oneri	**16**	1.390.231	1.239.889
Passività finanziarie non correnti	**17**	61.819.269	67.562.298
Altri debiti non correnti		55.490	40.539
PASSIVITA' NON CORRENTI		**78.828.573**	**84.917.692**
Debiti commerciali	**18**	18.643.390	12.859.707
Altre passività	**19**	28.671.560	23.054.503
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	**15**	1.556.266	1.538.000
Fondi per rischi e oneri		0	0
Passività finanziarie correnti	**17**	7.389.881	4.012.642
PASSIVITA' CORRENTI		**56.261.097**	**41.464.852**
TOTALE PASSIVITÀ		**135.089.670**	**126.382.544**
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		**287.445.034**	**286.300.846**

Conto Economico

In unità di euro	Note	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020
Ricavi per servizi aeronautici		25.396.113	18.208.332
Ricavi per servizi non aeronautici		19.381.987	14.963.815
Ricavi per servizi di costruzione		8.050.779	29.376.924
Altri ricavi e proventi della gestione		736.054	1.185.135
Ricavi	20	**53.564.933**	**63.734.206**
Materiali di consumo e merci		(878.500)	(915.196)
Costi per servizi		(14.479.528)	(14.118.242)
Costi per servizi di costruzione		(7.667.409)	(27.978.023)
Canoni, noleggi e altri costi		(4.491.232)	(3.345.619)
Oneri diversi di gestione		(3.096.288)	(2.898.095)
Costo del personale		(20.742.879)	(19.193.646)
Costi	21	**(51.355.836)**	**(68.448.821)**
Ammortamento/svalutazione Diritti di concessione		(7.255.273)	(6.497.873)
Ammortamento altre attività immateriali		(880.954)	(1.396.726)
Ammortamento attività materiali		(2.148.537)	(2.447.400)
Ammortamenti e svalutazioni	22	**(10.284.764)**	**(10.341.999)**
Accantonamento rischi su crediti		(493.451)	(502.040)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(646.428)	(2.309.052)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(200.344)	(2.164)
Accantonamenti per rischi ed oneri	23	**(1.340.223)**	**(2.813.256)**
Totale Costi		**(62.980.823)**	**(81.604.076)**
Risultato operativo		**(9.415.890)**	**(17.869.870)**
Proventi finanziari	24	477.010	167.420
Oneri finanziari	24	(1.063.712)	(1.192.280)
Risultato ante imposte		**(10.002.592)**	**(18.894.730)**
Imposte dell'esercizio	25	2.460.238	4.931.389
Utile (perdita) d'esercizio		**(7.542.354)**	**(13.963.341)**

Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)	**(0,21)**	**(0,39)**
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)	**(0,21)**	**(0,39)**

Conto Economico Complessivo

In unità di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020
Utile (perdita) di esercizio (A)	(7.542.354)	(13.963.341)
Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo	0	0
Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)	**0**	**0**
Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	(26.118)	(59.980)
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	5.532	14.812
Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)	(20.586)	(45.168)
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	(20.586)	(45.168)
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	(7.562.939)	(14.008.509)

Rendiconto Finanziario

in unità di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	(10.002.592)	(18.894.730)
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(383.370)	(1.398.901)
+ Ammortamenti	10.284.764	10.341.999
+ Accantonamento fondi	1.340.223	2.813.256
+ Oneri/(Proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	(438.180)	456.217
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	1.024.882	568.643
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	506.937	(169.956)
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	92.967	122.513
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	**2.425.631**	**(6.160.959)**
Variazione rimanenze di magazzino	(45.210)	(63.564)
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(14.543.204)	9.844.376
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti	(1.541.948)	2.128.782
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	5.783.682	(5.190.698)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	6.065.451	(6.628.121)
Interessi pagati	(1.257.536)	(810.368)
Interessi incassati	1.925	76.827
Imposte pagate	0	(2.231.466)
TFR e altri fondi del personale pagati	(527.832)	(232.947)
Utilizzo fondi	(784.605)	(5.889.955)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	**(4.423.645)**	**(15.158.093)**
Acquisto di attività materiali	(418.639)	(857.800)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	0	0
Acquisto di attività immateriali/Diritti di concessione	(8.468.617)	(27.520.277)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	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	273.980	(362.696)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	**(8.613.277)**	**(28.740.773)**
Incassi derivanti da emissione di azioni o altri titoli rappresentativi di capitale	0	0
Dividendi corrisposti	0	0
Finanziamenti ricevuti	0	63.900.000
Finanziamenti rimborsati	(2.555.556)	(6.277.778)
Pagamento quota capitale leasing	(425.592)	(341.897)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	**(2.981.148)**	**57.280.325**
Variazione finale di cassa	**(16.018.070)**	**13.381.459**
Disponibilità liquide inizio periodo	**37.990.527**	**24.609.068**
Variazione finale di cassa	**(16.018.070)**	**13.381.459**
Disponibilità liquide fine periodo	**21.972.457**	**37.990.527**

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto

in unità di euro	*Capitale sociale*	*Riserva Sovrapprezzo Azioni*	*Riserva Legale*	*Altre Riserve*	*Riserva FTA*	*Riserva Utili/(Perdite) attuariali*	*Utili/ (Perdite) portati a nuovo*	*Risultato d'esercizio*	*Patrimonio Netto*
Patrimonio netto al 31.12.2019	**90.314.162**	**25.683.134**	**7.030.673**	**32.970.465**	**(3.205.671)**	**(925.489)**	**1.991.758**	**20.067.779**	**173.926.812**
Attribuzione del risultato esercizio 2019	0	0	1.003.389	19.064.390	0	0	0	(20.067.779)	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(45.168)	0	(13.963.341)	(14.008.509)
Patrimonio netto al 31.12.2020	**90.314.162**	**25.683.134**	**8.034.062**	**52.034.855**	**(3.205.671)**	**(970.657)**	**1.991.758**	**(13.963.341)**	**159.918.302**
Attribuzione del risultato esercizio 2020	0	0	0	0	0	0	(13.963.341)	13.963.341	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(20.586)	0	(7.542.354)	(7.562.940)
Patrimonio netto al 31.12.2021	**90.314.162**	**25.683.134**	**8.034.062**	**52.034.855**	**(3.205.671)**	**(991.243)**	**(11.971.583)**	**(7.542.354)**	**152.355.364**

Note esplicative al Bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021

Informazioni sull'attività della Società

La Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (di seguito "AdB" o la "Società") è gestore totale dell'Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004 e scadenza nel dicembre 2046 vista la proroga di due anni disposta dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 che ha convertito l'art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) al fine di contenere gli effetti economici dell'emergenza COVID-19. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna.

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio al 31 Dicembre 2021

Criteri di redazione

Il presente bilancio della Società si riferisce all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 e include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 (di seguito "il bilancio della Società", "bilancio separato" o "bilancio").
Il bilancio è stato redatto sulla base del costo storico, ad eccezione delle attività finanziarie destinate alla vendita e degli eventualli *Intangible Asset* costituiti dai Certificati Energetici, che sono iscritti al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

Informativa relativa agli impatti della pandemia Covid-19 e continuità aziendale

Come illustrato nella Relazione sulla gestione, l'andamento della Società per il secondo anno consecutivo è stato fortemente impattato dagli effetti della crisi conseguente alla diffusione a più riprese della pandemia Covid-19; il 2021 è iniziato in totale continuità con la fine del 2020, tuttavia, è stato anche contraddistinto dalle campagne di vaccinazione, fattore determinante per le prospettive di ripresa a livello globale unitamente all'introduzione del Green Pass a livello europeo; la ripresa dei volumi di traffico si è concretizzata a partire dal mese di giugno. Il secondo e terzo trimestre hanno fatto registrare oltre 1,6 milioni di passeggeri in più rispetto allo stesso periodo del 2020 ma nel mese di dicembre, per effetto dell'ulteriore ondata di contagi derivante dalla variante Omicron e per il conseguente ripristino di alcune misure restrittive alla mobilità, il traffico ha subito un rallentamento. Complessivamente, nel 2021 il traffico passeggeri ha registrato una crescita del 63,7% rispetto al 2020 anche se il calo rispetto al 2019 pre-Covid è rimasto molto alto (-56,4%).
Vista la ripresa, seppur altalenante del traffico, considerate le misure di sostegno a livello governativo ed europeo come si esporrà più approfonditamente nel prosieguo e tenuto conto di tutte le informazioni attualmente disponibili sul futuro, la Società ritiene che non sussistano significative incertezze (come definite dal par. 25 del Principio IAS 1) sulla continuità aziendale in quanto le misure già messe in atto e le ulteriori in via di attuazione consentiranno nel medio periodo di superare questa crisi che, pur se di portata ed impatto dirompente, deve comunque ritenersi di carattere eccezionale e durata temporanea. I risultati della Società del 2021 anche se in perdita evidenziano la ripresa in atto che si auspica non compromessa dalle ombre che incombono sul futuro a causa del conflitto in Ucraina.
AdB ha basato le valutazioni sulla continuità aziendali su diversi elementi esposti più in dettaglio nel prosieguo ed ha tenuto in considerazione gli effetti esistenti e ragionevolmente ipotizzabili dell'epidemia su tutte le attività aziendali.
Le informazioni sul futuro disponibili fino alla data di approvazione del presente documento sono:

- piano economico-finanziario 2022-2026, approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società il 7 febbraio 2022 i cui parametri di crescita del traffico su tale orizzonte temporale sono basati sulle stime dei principali studi di settore. Adb, sulla base delle previsioni di traffico, ricavi, costi e investimenti aggiornate alla data di presentazione del presente bilancio che tengono conto delle più recenti informazioni disponibili, conferma la ragionevolezza di tali stime;

- strategia di sviluppo infrastrutturale post Covid-19: il Masterplan 2016-2030 approvato da Enac nel febbraio 2021 prevede la realizzazione per fasi di una serie di interventi di sviluppo delle infrastrutture in linea con la crescita del traffico e la piena sostenibilità;
- misure a sostegno del settore quali il trattamento di integrazione salariale in deroga per i dipendenti (CIG in deroga) dal 22 marzo fino al 26 dicembre 2021 e apertura della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per un periodo massimo di 12 mesi (1° febbraio 2022 – 30 gennaio 2023) con modalità flessibili in base all'evoluzione della pandemia e al conseguente andamento del traffico aereo;
- tra le misure di sostegno al settore la più importante è senz'altro il fondo di compensazione dei danni subiti a causa del Covid-19 (art.128-bis della Legge di Bilancio 2021 e Decreto Legge 25 maggio 2021 n.73 (GU Serie Generale n.123 del 25 maggio 2021)) di complessivi 800 milioni di Euro, di cui 735 milioni di Euro destinati ai gestori aeroportuali e 65 milioni di Euro alle società di assistenza a terra. A fine luglio 2021 la Commissione Europea ha approvato tale sostegno finanziario ai sensi delle norme UE in materia di aiuti di Stato e in data 28 dicembre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il Decreto Attuativo (Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile 25 novembre 2021) che ha dato termine al 27 gennaio 2022 per la presentazione delle domande di accesso al fondo. AdB ha presentato la propria domanda nei termini;
- la sottoscrizione in data 16 dicembre 2021 di un contratto di finanziamento BEI (Banca Europea per gli Investimenti) fino all'importo massimo di 90 milioni di Euro a sostegno del piano di sviluppo infrastrutturale oltre alle disponibilità liquide al 31 dicembre 2021 e la linea di credito disponibile e al momento non utilizzata di 5 milioni di Euro assicurano solidità finanziaria della Società anche considerando una situazione di crisi e di traffico molto contratto per l'evoluzione della pandemia da Covid-19 ancora per i prossimi anni anche se in misura minore;
- ulteriori azioni attivabili per preservare la liquidità (es. eventuale ulteriore rimodulazione del piano investimenti).

In sintesi, la Società ritiene che le misure suesposte nonché la propria solidità patrimoniale consentiranno il superamento della crisi in atto e l'assolvimento degli impegni finanziari, contrattuali e concessori che Adb ha in essere.

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

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

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

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

Nel 2014 la Società ha optato volontariamente per la predisposizione del bilancio consolidato e del bilancio separato in conformità ai Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB").

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio annuale al 31 dicembre 2020 ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2021, applicati per la prima volta dalla Società dalla data di efficacia obbligatoria e riepilogati nel prosieguo del presente documento al paragrafo "Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati dalla Società".

La Società non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emessi ma non ancora in vigore.
La pubblicazione del bilancio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 14 marzo 2022.

Contenuto e forma del bilancio

La Società 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 è stato utilizzato lo schema che suddivide attività e passività correnti e non correnti.
Un'attività è corrente quando:

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

Tutte le altre attività sono classificate come non correnti.

Una passività è corrente quanto:

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

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

Informazioni in merito alle partecipazioni in Società controllate e collegate

Di seguito le informazioni al 31 dicembre 2021 e 2020 relative a denominazione, Capitale Sociale e percentuale di partecipazione in relazione alle società controllate:

			% Possesso	
in migliaia di euro	Valuta	Capitale Sociale	al 31.12.2021	al 31.12.2020
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%

Criteri di Valutazione

Aggregazioni aziendali e avviamento

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

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

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

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

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

Dopo la rilevazione iniziale, l'avviamento è valutato al costo al netto delle perdite di valore accumulate. Al fine della verifica per riduzione di valore (*impairment*), l'avviamento acquisito in un'aggregazione aziendale è allocato, dalla data di acquisizione, a ciascuna unità generatrice di flussi di cassa della Società che si prevede benefici delle sinergie dell'aggregazione, a prescindere dal fatto che altre attività o passività dell'entità acquisita siano assegnate a tali unità.
Se l'avviamento è stato allocato a un'unità generatrice di flussi finanziari e l'entità dismette parte delle attività di tale unità, l'avviamento associato all'attività dismessa è incluso nel valore contabile dell'attività quando si determina l'utile o la perdita della dismissione. L'avviamento associato con l'attività dismessa è determinato sulla base dei valori relativi dell'attività dismessa e della parte mantenuta dell'unità generatrice di flussi finanziari.

Partecipazioni in società controllate, collegate e joint-venture

Una società controllata è una società su cui un'impresa può esercitare il controllo.
Nella fattispecie se e solo se ha:

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

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

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

La Società riconsidera se ha o meno il controllo di una partecipata e se i fatti e le circostanze indicano che ci siano stati dei cambiamenti in uno o più dei tre elementi rilevanti ai fini della definizione di controllo.

Le partecipazioni della Società in società controllate sono valutate al costo, rettificato in caso di perdita durevole di valore (*impairment*).

Una società collegata è una società su cui un'impresa esercita un'influenza significativa e che non è classificabile come controllata o *joint venture*.
Le partecipazioni della Società in società collegate sono valutate al costo, rettificato in caso di perdita durevole di valore (*impairment*).

Conversione delle poste in valuta

Operazioni e saldi

Le operazioni in valuta estera sono rilevate inizialmente nella valuta funzionale, applicando il tasso di cambio a pronti alla data dell'operazione.
Le attività e passività monetarie, denominate in valuta estera, sono convertite nella valuta funzionale al tasso di cambio alla data del bilancio. L'utile o la perdita derivante dalla conversione viene imputato a conto economico.
Le poste non monetarie valutate al costo storico in valuta estera sono convertite usando i tassi di cambio alla data di rilevazione iniziale della transazione. Le poste non monetarie iscritte al *fair value* in valuta estera sono convertite usando il tasso di cambio alla data di determinazione di tale valore. L'utile o la perdita che emerge dalla riconversione di poste non monetarie è trattato in linea con la rilevazione degli utili e delle perdite relative alla variazione del *fair value* delle suddette poste (le differenze di conversione sulle voci la cui variazione del *fair value* è rilevata nel conto economico complessivo o nel conto economico sono rilevate, rispettivamente, nel conto economico complessivo o nel conto economico).

Attività immateriali

Le attività immateriali riguardano le attività prive di consistenza fisica identificabile, controllate dall'impresa ed in grado di produrre benefici economici futuri, nonché quelle derivanti da operazioni di aggregazione aziendale.
La vita utile delle attività immateriali è valutata come definita o indefinita.
Le attività immateriali, aventi vita utile definita, sono iscritte al costo di acquisto o di produzione o, se derivano da operazioni di aggregazione di imprese, sono capitalizzate al *fair value* alla data di acquisizione; esse sono inclusive degli oneri accessori, ed ammortizzate sistematicamente per il periodo della loro residua possibilità di utilizzazione secondo quanto previsto dallo IAS 36 e sottoposte a test di *impairment* ogni volta che vi siano indicazioni di una possibile perdita di valore.
Il valore residuo alla fine della vita utile si presume pari a zero a meno che ci sia un impegno da parte di terzi all'acquisto dell'attività alla fine della sua vita utile oppure se esiste un mercato attivo per l'attività. Gli amministratori rivedono la stima della vita utile dell'immobilizzazione immateriale a ogni chiusura di esercizio.
Le quote di ammortamento delle attività immateriali con vita definita sono rilevate in un'apposita voce di conto economico.

La Società non ha individuato immobilizzazioni immateriali a vita utile indefinita tra le proprie attività immateriali.

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

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

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

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

La Società appalta a terzi l'attività di costruzione/miglioramento dell'infrastruttura; pertanto gli incrementi ai "diritti di concessione" sono al costo pari al *fair value* del corrispettivo per i servizi di costruzione/miglioramento resi dalla Società e pari al *fair value* del corrispettivo del servizio di costruzione/miglioramento prestato da terzi maggiorato di un *mark up* rappresentativo dei costi interni sostenuti per l'attività di pianificazione e coordinamento lavori svolta da un'apposita struttura interna.

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

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

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

In base a quanto previsto dall'art. 703 del codice della navigazione (art. 15-quinquies, comma 1, D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172) Adb, in quanto gestore aeroportuale, riceverà, alla scadenza della concessione dal subentrante, un corrispettivo pari al valore residuo, qualora positivo, (c.d. Terminal Value) degli investimenti realizzati sulle aree in concessione al netto degli ammortamenti, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria. Nel corso del 2019 la Capogruppo ha effettuato diversi approfondimenti della normativa sul Terminal Value sia dal punto di vista legale che contabile-bilancistico a seguito dei quali ha applicato tale normativa a partire dal bilancio annuale 2019.

Il credito da Terminal Value è rilevato per la quota parte dei corrispettivi per i servizi di costruzione/miglioramento resi dalla Società relativi agli investimenti che avranno un Terminal Value alla scadenza della concessione, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria. Il valore del Terminal Value è poi attualizzato ed iscritto tra le attività finanziarie non correnti. Per quanto riguarda i diritti di concessione già iscritti al 31 dicembre 2018 e che avranno Terminal Value alla scadenza della concessione, tale valore rimane acquisito alla categoria delle immobilizzazioni immateriali "diritti di concessione", ma non entra nel piano ammortamenti per coincidere al 31 dicembre 2046 con il valore netto contabile residuo dei diritti di concessione.

La normativa sul Terminal Value è applicabile anche agli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, altresì calcolato con le regole della contabilità regolatoria. Tale Terminal Value rappresenta un'integrazione del corrispettivo per *performance obligation*, ai sensi dell'IFRS 15, relativi al contratto di concessone. Conseguentemente si rilevano attività finanziarie non correnti con contropartita la voce Altri ricavi e proventi del conto economico. Successivamente alla prima iscrizione, il credito da Terminal Value è valutato al costo ammortizzato in un modello di business "Hold to Collect"; per maggiori dettagli si rimanda ai criteri di valutazione delle attività finanziarie. Relativamente al credito da Terminal Value, quest'ultimo è soggetto a *impairment test* ai sensi dell'IFRS 9 tenendo conto del rischio *default* della controparte Stato.

La voce "Software, licenze e diritti simili" si riferisce principalmente ai costi per l'implementazione e la personalizzazione del software gestionale oltre che all'acquisto di licenze software ammortizzate all'aliquota del 33%.

Attività materiali

Le attività materiali sono inizialmente rilevate al costo di acquisto o di realizzazione; il valore comprende il prezzo pagato per acquistare o costruire l'attività (al netto di sconti e abbuoni) e gli eventuali costi direttamente attribuibili all'acquisizione e necessari alla messa in funzione del bene.
I terreni, sia liberi da costruzioni, sia annessi a fabbricati civili e industriali, sono stati contabilizzati separatamente e non vengono ammortizzati in quanto elementi a vita utile illimitata.
Le attività materiali sono esposte al netto dei relativi ammortamenti cumulati e di eventuali perdite di valore determinate secondo le modalità descritte nel seguito. L'ammortamento è calcolato in quote costanti in base alla vita utile stimata del bene. Quando l'attività materiale è costituita da più componenti significativi aventi vite utili differenti, l'ammortamento è effettuato per ciascuna componente. Non sono oggetto di ammortamento i terreni e le attività materiali destinate alla cessione che sono valutate al minore tra il valore di iscrizione e il loro *fair value* al netto degli oneri di dismissione.

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate sono le seguenti:

- Fabbricati e costruzioni leggere: dal 3% al 10%;
- Macchinari, attrezzature e impianti: dal 10% al 31,5%;
- Mobili, macchine d'ufficio e mezzi di trasporto: dal 12% al 25%.

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

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico fra i costi per ammortamenti. Tali perdite di valore sono ripristinate nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate.
Al momento della vendita o quando non sussistono benefici economici futuri attesi dall'uso di un bene, esso viene eliminato dal bilancio e l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione ed il valore di carico) viene rilevata a conto economico nell'anno della suddetta eliminazione.
Le spese di manutenzione e riparazione, che non siano suscettibili di valorizzare e/o prolungare la vita residua dei beni, sono spesate nell'esercizio in cui sono sostenute; in caso contrario vengono capitalizzate.

Investimenti immobiliari

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

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

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

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

Perdite di valore delle attività non finanziarie

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

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

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

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

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

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

Diritti di concessione

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

La perdita di valore sulla suddetta attività immateriale è determinata valutando il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) a cui la stessa è riconducibile. Laddove il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) è minore del valore contabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo unità generatrici di flussi finanziari) a cui le attività immateriali sono state allocate, una perdita di valore è rilevata.
Ai fini dell'effettuazione dell'*impairment* test la Società ha identificato un'unica CGU (unità generatrice di flussi finanziari) che coincide con la entità Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A..
L'*impairment test* avviene confrontando il valore contabile dell'attività o della unità generatrice di flussi finanziari (CGU) con il valore recuperabile della stessa, dato dal maggiore tra il *fair value* (al netto degli eventuali oneri di vendita) ed il valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dalla CGU.
Ciascuna unità o gruppo di unità a cui viene allocato l'intangibile specifico rappresenta il livello più basso all'interno del gruppo in cui lo stesso è monitorato a fini di gestione interna.
Le condizioni e le modalità di eventuale ripristino di valore di un'attività in precedenza svalutata applicate dalla Società, escludendo comunque qualsiasi possibilità di ripristino di valore dell'avviamento, sono quelle previste dallo IAS 36.

Attività finanziarie
L'IFRS 9 prevede un unico approccio per l'analisi e la classificazione di tutte le attività finanziarie, incluse quelle contenenti derivati incorporati. La classificazione e la relativa valutazione è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività.
L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano soddisfatte:

- il modello di gestione dell'attività finanziaria consiste nella detenzione della stessa con la sola finalità di incassare i relativi flussi finanziari; e
- l'attività finanziaria genera, a date predeterminate contrattualmente, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa e rimborso del capitale.

L'attività finanziaria è valutata al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo, se gli obiettivi del modello di gestione sono di detenere l'attività finanziaria al fine di ottenerne i relativi flussi di cassa contrattuali oppure di venderla.
È prevista, infine, la categoria residuale delle attività finanziarie valutate al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico, che include le attività detenute per la loro negoziazione.
Un'attività finanziaria che soddisfi i requisiti per essere classificata e valutata al costo ammortizzato può, in sede di rilevazione iniziale, essere designata come attività finanziaria al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico, se tale contabilizzazione consente di eliminare o ridurre significativamente l'asimmetria nella valutazione o nella rilevazione (c.d. "accounting mismatch"), che altrimenti risulterebbe dalla valutazione di attività o passività o dalla rilevazione dei relativi utili o perdite su basi differenti.
Inoltre, nel caso di investimenti in strumenti rappresentativi di capitale per i quali, pertanto, non risulti possibile l'iscrizione e la valutazione al costo ammortizzato, qualora si tratti di investimenti azionari non detenuti per finalità di trading, bensì di tipo strategico, l'IFRS 9 prevede che in sede di rilevazione iniziale l'entità possa scegliere irrevocabilmente di valutare gli stessi al *fair value*, con rilevazione delle successive variazioni nel conto economico complessivo senza riversamento a conto economico dell'eventuale plusvalenza o minusvalenza nel caso di cessione.

Quando le attività finanziarie possedute rispondono unicamente all'esigenza della Società di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali esse sono classificate nella categoria "Held to collect – HTC".

Nel caso in cui le attività finanziarie rispondano all'obiettivo della Società sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita esse sono classificate nella categoria "Held to collect and sell – HTC&S".
La Società non detiene e non ha detenuto nel corso del biennio strumenti finanziari derivati.

Finanziamenti e crediti
I finanziamenti, così come i crediti commerciali, sono detenuti al fine dell'incasso alle scadenze contrattuali e generano flussi di cassa rappresentati unicamente dagli incassi delle quote capitale (*principal*) ed interessi. Date le caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali di questi strumenti posseduti dalla Società, essi rispettano i criteri per la valutazione al costo ammortizzato in accordo con l'IFRS 9.

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

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

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

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

(a) nel mercato principale dell'attività o passività; o

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Perdita di valore su attività finanziarie

L'IFRS 9 definisce un nuovo modello di *impairment* delle attività finanziarie, con l'obiettivo di fornire informazioni utili agli utilizzatori del bilancio in merito alle relative perdite attese. Il modello, in particolare, richiede di verificare e rilevare le eventuali perdite attese in ogni momento della vita dello strumento e di aggiornare l'ammontare di perdite attese ad ogni data di bilancio, per riflettere le variazioni nel rischio di credito dello strumento; non è quindi più necessario che si verifichi un particolare evento ("trigger event") per dover procedere alla verifica e alla rilevazione delle perdite su crediti.

I test di *impairment* devono essere applicati a tutti gli strumenti finanziari, ad eccezione di quelli valutati al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico.

La Società applica l'approccio semplificato della *Provision Matrix* e registra le perdite attese su tutti i crediti commerciali in base alla durata residua, definendo una matrice per lo stanziamento basata sull'esperienza storica relativamente alle perdite su crediti, rettificata per tener conto di fattori previsionali specifici riferiti ai creditori ed all'ambiente economico (concetto di Expected Credit Loss – ECL).

Il valore contabile dell'attività viene ridotto mediante l'utilizzo di un fondo accantonamento e l'importo della perdita viene rilevato a conto economico.

I crediti soggetti a perdita di valore sono stornati quando si verifica che essi sono irrecuperabili.

Cancellazione attività finanziarie

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

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

Attività non correnti detenute per la vendita ed attività cessate

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

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

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

Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

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

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

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

Con specifico riferimento ai servizi di costruzione a favore del concedente afferenti al contratto di concessione di cui è titolare la Società, anche questi sono rilevati nel conto economico in base allo stato di avanzamento dei lavori, cioè la valutazione dei progressi verso l'adempimento completo dell'obbligazione di fare è adempiuta nel corso del tempo (*"over time"*). In particolare, i ricavi per i servizi di costruzione e/o miglioria, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al *fair value*, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti, costituiti principalmente dai costi per i servizi esterni e dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività.

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

Rimanenze

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

Cassa e disponibilità liquide

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

Benefici per i dipendenti

I benefici garantiti ai dipendenti erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti (Trattamento di fine rapporto) o altri benefici a lungo termine (quali a titolo esemplificativo, Patti di Non concorrenza e Piani di Incentivazione a lungo termine) sono riconosciuti nel periodo di maturazione del diritto.

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

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

Le rivalutazioni, che comprendono gli utili e le perdite attuariali, le variazioni nell'effetto del massimale delle attività, esclusi gli interessi netti (non applicabile alla Società) ed il rendimento delle attività a servizio del piano (esclusi gli interessi netti), sono rilevate immediatamente nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria addebitando od accreditando gli utili portati a nuovo attraverso le altre componenti di conto economico complessivo nell'esercizio in cui si manifestano. Le rivalutazioni non sono riclassificate a conto economico negli esercizi successivi.
Il costo relativo alle prestazioni di lavoro passate è rilevato a conto economico alla data più remota tra le seguenti:

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

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

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

In seguito alle modifiche apportate al TFR dalla Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007) e successivi Decreti e Regolamenti, il TFR delle società italiane con più di 50 dipendenti maturato dal 1° gennaio 2007 o dalla data di scelta dell'opzione da esercitarsi da parte dei dipendenti è incluso nella categoria dei piani a contribuzione definita, sia nel caso di opzione per la previdenza complementare, sia nel caso di destinazione al Fondo di Tesoreria presso l'INPS. Il TFR maturato sino al 31 dicembre 2006 è contabilizzato come beneficio definito.

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

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

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

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima, a volte con il supporto di esperti, dell'ammontare che l'impresa pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, l'accantonamento è oggetto di attualizzazione; l'incremento del fondo connesso al trascorrere del tempo è imputato a conto economico alla voce "Proventi e (Oneri) finanziari".
Quando la passività è relativa ad attività materiali (demolizione cespiti), il fondo è rilevato in contropartita all'attività a cui si riferisce; l'imputazione a conto economico avviene attraverso il processo di ammortamento.
I fondi sono periodicamente aggiornati per riflettere le variazioni delle stime dei costi, dei tempi di realizzazione e del tasso di attualizzazione; le revisioni di stima dei fondi sono imputate nella medesima voce di conto economico che ha precedentemente accolto l'accantonamento ovvero, quando la passività è relativa ad attività materiali, in contropartita all'attività a cui si riferisce.

Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali
Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, accoglie, alla data di fine esercizio, gli accantonamenti relativi alle manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale. Gli accantonamenti a tale fondo sono calcolati in funzione del grado di utilizzo delle infrastrutture indirettamente riflesso nella data prevista per la loro sostituzione/rinnovo. La determinazione dei valori che movimentano questa posta di bilancio tiene debitamente conto anche di una componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi intercorrenti tra i diversi cicli di rinnovo, che ha la finalità di garantire l'adeguatezza dei fondi stanziati. La stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali richiede pertanto un giudizio tecnico professionale complesso, in particolare in relazione alla natura dei costi da sostenere, al loro ammontare e alla tempistica degli interventi previsti.

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

Finanziamenti
Le altre passività finanziarie, ad eccezione dei derivati, sono inizialmente rilevate al costo, corrispondente al *fair value* della passività al netto dei costi di transazione che sono direttamente attribuibili all'emissione della passività stessa.
A seguito della rilevazione iniziale, le passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso d'interesse effettivo originale rappresentato dal tasso che rende uguali, al momento della rilevazione iniziale, il valore attuale dei flussi di cassa e il valore di iscrizione iniziale (cd. metodo del costo ammortizzato).
Ogni utile o perdita è contabilizzata a conto economico quando la passività è estinta, oltre che attraverso il processo di ammortamento.

Garanzie finanziarie passive
Le garanzie finanziarie passive emesse dalla Società sono contratti che richiedono un pagamento per rimborsare il possessore di un titolo di debito a fronte di una perdita da esso subita a seguito dell'inadempienza del debitore nel pagamento alla scadenza prevista contrattualmente. I contratti di garanzia finanziaria sono inizialmente rilevati come passività al *fair value*, incrementati dei costi di transazione direttamente attribuibili all'emissione della garanzia. Successivamente, la passività è misurata al maggiore tra la migliore stima dell'esborso richiesto per far fronte all'obbligazione garantita alla data di bilancio e l'ammontare inizialmente rilevato, al netto degli ammortamenti cumulati.

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

Rilevazione dei ricavi
I ricavi sono rilevati per un importo che riflette il corrispettivo a cui l'entità ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento di merci o servizi al cliente ed è determinato attraverso le seguenti cinque fasi:
1. Identificazione del contratto;
2. Identificazione delle performance obligation presenti nel contratto;

3. Determinazione del prezzo di vendita;
4. Allocazione del prezzo della transazione a ciascuna performance obligation individuata;
5. Rilevazione dei ricavi al momento del soddisfacimento della performance obligation.

Tale rilevazione avviene nel momento in cui sono state adempiute le obbligazioni contrattuali ed in particolare quando il controllo viene trasferito al cliente. Inoltre, nella determinazione della misura del ricavo occorre tenere conto della probabilità di ottenimento e/o incasso dei benefici economici legati al provento.

La Società ha identificato le seguenti *revenue stream*:
1. Diritti aeroportuali
2. Subconcessioni/Locazioni commerciali e non
3. Parcheggi
4. Servizi di Costruzione
5. Altri.

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

Gli sconti commerciali, portati in diretta diminuzione dei ricavi, sono determinati sulla base dei contratti stipulati con le compagnie aeree e con i *tour operator*.
Le *royalties* sono contabilizzate per competenza secondo la sostanza degli accordi contrattuali e in ottemperanza all'IFRS 15.
In ottemperanza all'IFRS 16 i proventi da leasing derivanti da leasing operativi per i quali la Società riveste il ruolo di locatore sono rilevati in quote costanti lungo la durata del leasing, e sono inclusi tra i ricavi nel conto economico data la loro natura operativa. I costi iniziali di negoziazione sono aggiunti al valore contabile del bene locato e rilevati in base alla durata del contratto sulla medesima base dei proventi da locazione. I canoni o affitti variabili sono rilevati come ricavi nel periodo in cui maturano.

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

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

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

Gli interessi passivi sono contabilizzati in applicazione del principio della competenza temporale, su una base che tenga conto del tasso effettivo di rendimento della passività a cui si riferiscono. Gli interessi passivi direttamente imputabili all'acquisizione, alla costruzione o alla produzione di un bene che richiede un periodo abbastanza lungo prima di essere disponibile all'uso, sono capitalizzati sul costo del bene stesso.

Imposte sul reddito

Imposte correnti

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

Si evidenzia che nel 2021 è stato rinnovato, per il triennio 2021-2023, il contratto di Consolidato Fiscale Nazionale, ai sensi degli articoli da 117 a 129 del D.P.R. n.917 del 26 dicembre 1986 (T.U.I.R), istituto a cui hanno aderito tutte le società del Gruppo e che permette la tassazione Ires a livello di Gruppo. Al 31 dicembre 2021 le società FFM e TAG hanno rilevato un debito Ires verso AdB per effetto del risultato positivo di periodo delle controllate.

Imposte differite

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

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

Le imposte differite attive sono rilevate a fronte di tutte le differenze temporanee deducibili e per le perdite fiscali portate a nuovo, nella misura in cui sia probabile l'esistenza di adeguati utili fiscali futuri che possano rendere applicabile l'utilizzo delle differenze temporanee deducibili e delle attività e passività fiscali portate a nuovo, eccetto il caso in cui

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

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

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

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

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

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

Le aliquote utilizzate per il calcolo della fiscalità differita, che riflettono quelle prospettiche sulla base della legislazione nazionale vigente, sono le seguenti:

- IRES 24%
- IRAP 4,2% (in vigore nei confronti delle società di gestione aeroportuale).

Imposte indirette

I costi, i ricavi, le attività e le passività sono rilevati al netto delle imposte indirette, quali l'imposta sul valore aggiunto, con le seguenti eccezioni:

- l'imposta applicata all'acquisto di beni o servizi è indetraibile; in tal caso essa è rilevata come parte del costo di acquisto dell'attività o parte del costo rilevato nel conto economico;
- i crediti e i debiti commerciali includono l'imposta indiretta applicabile.

L'ammontare netto delle imposte indirette da recuperare o da pagare all'Erario è incluso nel bilancio tra i crediti ovvero tra i debiti.

Utile per azione

Base

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

Diluito

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

Dividendi e distribuzione di attività diverse dalle disponibilità liquide

La Società rileva una passività a fronte della distribuzione ai suoi azionisti di disponibilità liquide o di attività diverse dalle disponibilità liquide quando la distribuzione è adeguatamente autorizzata e non è più a discrezione della società. In base al diritto societario vigente in Europa, una distribuzione è autorizzata quando è approvata dagli azionisti. L'ammontare corrispondente è rilevato direttamente nel patrimonio netto.

Le distribuzioni di attività diverse dalle disponibilità liquide sono valutate al *fair value* delle attività da distribuire; le rideterminazioni del *fair value* sono rilevate direttamente nel patrimonio netto.

Nel momento in cui si procede al regolamento del dividendo pagabile, l'eventuale differenza tra il valore contabile delle attività distribuite e il valore contabile del dividendo pagabile viene rilevata nel prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati dalla Società

A partire dal 1° gennaio 2021, sono entrati in vigore i seguenti nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni, rivisti dallo IASB, che non hanno avuti impatto sul bilancio della Società:

Modifiche agli IFRS 4, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 16 e IAS 39: Interest Rate Benchmark Reform – Phase 2
In data 27 agosto 2020 lo IASB ha portato delle modifiche all'IFRS 4, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 16 e allo IAS 39, per tenere conto delle conseguenze dell'effettiva sostituzione di indici di riferimento per la determinazione dei tassi di interesse esistenti con tassi di riferimento alternativi sostanzialmente privo di rischio (Risk Free Rate- RFR). Le modifiche includono i seguenti espedienti pratici:

- ✓ Un espediente pratico che consente di considerare e trattare i cambiamenti contrattuali, od i cambiamenti nei flussi di cassa che sono direttamente richiesti dalla riforma, come variazioni di un tasso di interesse variabile, equivalente ad un movimento di un tasso di interesse nel mercato;
- ✓ Permettere che i cambiamenti, richiesti dalla riforma IBOR, da apportare alla documentazione per la designazione della relazione di copertura senza che la relazione di copertura debba essere discontinuata;
- ✓ Fornisce temporaneo sollievo alle entità nel dover rispettare i requisiti di identificazione separata quando un RFR viene designato come copertura di una componente di rischio. Queste modifiche non hanno impatto sul bilancio della Società.

La Società intende usare tali espedienti pratici nei periodi futuri in cui gli stessi saranno applicabili.

Modifiche all'IFRS 16: Leases: Covid-19-Related Rent Concessions beyond 30 June 2021
Lo IASB ha pubblicato in data 31 marzo 2021 una modifica al presente principio che prolunga per un anno l'emendamento di maggio 2020 che chiariva la circostanza per cui il locatario, come espediente pratico, può valutare che specifiche riduzioni delle rate (come conseguenza diretta del Covid-19) possano non essere considerate come modifiche contrattuali, e vengano dunque contabilizzate di conseguenza. Un locatario che sceglie di utilizzare questo espediente contabilizza queste riduzioni come se le stesse non fossero modifiche contrattuali nello scopo dell'IFRS 16. Il nuovo emendamento si applica a partire dal 1° aprile 2021.

Modifica all'IFRS 4: Insurance Contracts deferral of IFRS 9.
Lo IASB ha pubblicato in data 25 giugno 2020 un emendamento all'IFRS 4 con il quale è stata differita l'applicazione dell'IFRS 9 per le compagnie assicurative al 1° gennaio 2023, allineando tale data rispetto a quella di prima applicazione dell'IFRS 17. Questo principio non si applica alla Società.

Nuovi principi contabili ed emendamenti non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dalla Società

Sono di seguito illustrati i principi e le interpretazioni che, alla data di redazione della presente relazione finanziaria, erano già stati emanati, ma non erano ancora in vigore. La Società intende adottare questi principi ed interpretazioni, se applicabili, quando entreranno in vigore. Non ci si aspettano impatti materiali per la Società con riferimento a tali principi ed emendamenti.

Modifiche allo IAS 1: Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current and Classification of Liabilities as Current or Non-current

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

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

Il nuovo emendamento si applica a partire dal 1° gennaio 2023 o successivamente, e dovrà essere applicato retroattivamente. La Società sta al momento valutando eventuali impatti di tali modifiche.

Modifica all'IFRS 3 - "Business combinations", allo IAS 16 – "Property, Plant and Equipment", allo IAS 37 "Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets" e Annual Improvements 2018-2020 Cycle

Lo IASB ha pubblicato in data 14 maggio 2020 un pacchetto di emendamenti che chiariscono e apportano modifiche minori agli IFRS di seguito riportati, mentre gli *Annual Improvements 2018-2020 Cycle* hanno come oggetto l'IFRS 1, l'IFRS 9, lo IAS 41 ed esempi illustrativi allegati all'IFRS 16:

- ✓ IFRS 3: aggiornamento di riferimenti al *Conceptual Framework* dello IAS (nessun cambiamento nel trattamento contabile delle *business combinations*);
- ✓ IAS 16: l'emendamento chiarisce l'impossibilità per una società di dedurre dai costi delle immobilizzazioni materiali ogni ricavo derivante dalla vendita di prodotti venduti nel periodo in cui tale attività viene portata presso il luogo o le condizioni necessarie affinché la stessa sia in grado di operare nel modo per cui è stata progettata dal management. Al contrario, i ricavi derivanti dalla vendita di tali prodotti, ed i costi per produrre gli stessi, vanno iscritti separatamente nel conto economico;
- ✓ IAS 37: l'emendamento fornisce un chiarimento sui costi da includere nella valutazione delle perdite generate da un contratto e quindi per valutare se lo stesso sia da considerarsi oneroso o in perdita. La modifica prevede l'applicazione di un approccio denominato "*directly related cost approach*". I costi che sono riferiti direttamente ad un contratto per la fornitura di beni o servizi includono sia i costi incrementali che i costi direttamente attribuiti alle attività contrattuali. Le spese generali ed amministrative non sono direttamente correlate ad un contratto e sono escluse a meno che le stesse non siano esplicitamente ribaltabili alla controparte sulla base del contratto.
- ✓ Annual Improvements 2018-2020 Cycle:
  - Modifica all'IFRS 1 "*First-time Adoption of International Financial Reporting Standards – Subsidiary as a first-time adopter*". Come parte del processo di miglioramenti annuali 2018-2020 dei principi IFRS, lo IASB ha pubblicato una modifica al presente principio che permette ad una controllata che sceglie di applicare il paragrafo D16(a) dell'IFRS 1 di contabilizzare le differenze di traduzioni cumulate sulla base degli importi contabilizzati

dalla controllante, considerando la data di transizione agli IFRS da parte della controllante. Questa modifica si applica anche alle società collegate o joint venture che scelgono di applicare il paragrafo D16(a) dell'IFRS 1;

- Modifica all'IFRS 9 *"Financial Instruments – Fees in the "10 per cent" test for derecognition of financial liabilities"*: lo IASB ha pubblicato una modifica all'IFRS 9 che chiarisce le fee che una entità deve includere nel determinare se le condizioni di una nuova o modificata passività finanziaria siano sostanzialmente differenti rispetto alle condizioni della passività finanziaria originaria. Queste fees includono solo quelle pagate o percepite tra il debitore ed il finanziatore, comprese le fees pagate o percepite dal debitore o dal finanziatore per conto di altri. Un'entità applica tale modifica alle passività finanziarie che sono modificate o scambiate successivamente alla data del primo esercizio in cui applica per la prima volta la modifica;
- *IAS 41 Agriculture:* lo IASB ha pubblicato una modifica al presente principio che rimuove il requisito previsto dal paragrafo 22 dello IAS 41 secondo il quale le entità escludono flussi di cassa per le imposte nella valutazione del *fair value* delle attività nell'ambito dello IAS 41 qualora venga applicato il metodo del *Net Present Value*. Questo principio non si applica alla Società.

I nuovi emendamenti si applicheranno a partire dal 1° gennaio 2022 o successivi.

Modifica allo IAS 1: Presentation of Financial Statements and IFRS Practice Statement 2: Disclosure of Accounting policies

Lo IASB ha pubblicato in data 12 febbraio 2021 una modifica al presente principio al fine di supportare le società nella scelta di quali principi contabili comunicare nel proprio bilancio. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2023, è permessa l'applicazione anticipata.

Modifica allo IAS 8: Accounting policies, Changes in Accounting Estimates and Errors: Definition of Accounting Estimates

Lo IASB ha pubblicato in data 12 febbraio 2021 una modifica al presente principio al fine di introdurre una nuova definizione di stima contabile e chiarire la distinzione tra cambiamenti nelle stime contabili, cambiamenti nei principi contabili ed errori. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2023, è permessa l'applicazione anticipata.

Modifica allo IAS 12: Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction

Lo IASB ha pubblicato in data 7 maggio 2021 una modifica al presente principio, il quale richiede alle società di riconoscere imposte differite attive e passive su particolari transazioni che, al momento dell'iniziale iscrizione, danno origine a differenze temporanee equivalenti (imponibili e deducibili) – un esempio sono le transazioni relative a contratti di leasing. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2023, è permessa l'applicazione anticipata.

IFRS 17: Insurance Contracts

Lo IASB ha pubblicato in data 18 maggio 2017 il nuovo standard, nonché degli emendamenti in data 25 giugno 2020, che sostituisce l'IFRS 4, emesso nel 2004. Il nuovo principio mira a migliorare la comprensione da parte degli investitori, ma non solo, dell'esposizione al rischio, della redditività e della posizione finanziaria degli assicuratori. L'IFRS 17 si applicherà a partire dal 1° gennaio 2023; è tuttavia consentita l'applicazione anticipata. Questo principio non si applica alla Società.

Modifiche all'IFRS 17: Insurance Contracts: Initial application of IFRS 17 and IFRS 9 – Comparative Information

Lo IASB ha pubblicato in data 9 dicembre 2021 una modifica al presente principio. La modifica è un'opzione di transizione relativa alle informazioni comparative sulle attività finanziarie presentate in sede di prima applicazione dell'IFRS 17. La modifica ha lo scopo di aiutare le entità ad evitare disallineamenti contabili temporanei tra attività finanziarie e passività dei contratti assicurativi, e quindi a migliorare l'utilità delle informazioni comparative per utilizzatori di rendiconti finanziari. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2023. Questo principio non si applica alla Società.

Valutazioni discrezionali e stime contabili significative

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

IAS 8 Correzioni di stime ed errori contabili

Alcuni elementi del bilancio non possono essere valutati con precisione e sono dunque oggetto di stime che dipendono dalle future ed incerte condizioni di svolgimento dell'attività aziendale. Tali stime sono destinate nel tempo a subire revisioni per tenere conto dei dati e delle informazioni che si rendono successivamente disponibili. L'effetto del cambiamento di stime contabili deve essere rilevato prospetticamente nell'esercizio in cui si è verificato, includendolo nel risultato economico dell'esercizio e degli esercizi futuri, laddove il cambiamento influisca anche su questi ultimi. La rilevazione prospettica degli effetti della stima significa che il cambiamento è applicato alle operazioni che si sono verificate a partire dalla variazione della stima stessa. La revisione o il cambiamento delle stime contabili è originato da nuove informazioni o da nuovi sviluppi di operazioni di gestione e per tali motivi non rappresentano una correzione di errori.

Gli errori di esercizi precedenti sono omissioni e errate misurazioni di voci nel bilancio dell'entità per uno o più esercizi derivanti dal non utilizzo o dall'utilizzo erroneo di informazioni attendibili che erano disponibili quando i bilanci di quegli esercizi erano autorizzati all'emissione e si poteva ragionevolmente supporre che fossero state ottenute e utilizzate nella redazione e presentazione di quei bilanci. Tali errori includono gli effetti di errori aritmetici, errori nell'applicazione di principi contabili, sviste o interpretazioni distorte di fatti, e frodi. Il bilancio non è conforme agli IFRS se questo contiene errori rilevanti ovvero irrilevanti se commessi intenzionalmente per ottenere una particolare presentazione della situazione patrimoniale e finanziaria, del risultato economico o dei flussi finanziari dell'entità. Errori potenziali dell'esercizio corrente, rilevati nel medesimo esercizio, sono corretti prima che il bilancio sia autorizzato alla pubblicazione. Gli errori scoperti negli esercizi successivi, se ritenuti rilevanti e se la correzione è ritenuta fattibile, devono essere corretti nell'informativa comparativa presentata nel bilancio per l'esercizio successivo, rideterminando i valori di apertura di attività, passività e patrimonio netto (*restatement*).

Il *restatement* non è applicato e l'errore è rilevato con la modalità prospettica qualora gli errori e le omissioni siano ritenuti non rilevanti.

Omissioni od errate misurazioni di voci sono rilevanti se, individualmente o nel complesso, potrebbero influenzare le decisioni economiche che gli utilizzatori prendono sulla base del bilancio. La rilevanza dipende dalla dimensione e dalla natura dell'omissione o errata misurazione valutata a seconda delle circostanze.

Stime e assunzioni

Sono di seguito illustrate le assunzioni riguardanti il futuro e le altre principali cause d'incertezza nelle stime che, alla data di chiusura dell'esercizio, presentano il rischio rilevante di dar luogo a rettifiche significative dei valori contabili delle attività e passività entro l'esercizio successivo. La Società ha basato le proprie stime ed assunzioni su parametri disponibili al momento della preparazione del bilancio d'esercizio. Tuttavia, le attuali circostanze ed assunzioni sui futuri sviluppi potrebbero modificarsi a causa di cambiamenti nel mercato o di accadimenti non controllabili dalla Società quali un'ulteriore fase di aggravamento della pandemia Covid-19 e le conseguenze dell'attuale conflitto in Ucraina.

Contributo del fondo di compensazione dei danni subiti a causa del Covid-19

Il fondo di compensazione dei danni subiti a causa del Covid-19 (art.128-bis della Legge di Bilancio 2021 e Decreto Legge 25 maggio 2021 n.73 (GU Serie Generale n.123 del 25 maggio 2021) destinato ai gestori aeroportuali e alle società di assistenza a terra, ha avuto un lungo iter approvativo finalizzato il 28 dicembre 2021 con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto Attuativo (Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile 25 novembre 2021) che ha dato termine 30 giorni (27 gennaio 2022) per la presentazione delle domande di accesso al fondo stesso.

La Società ha approfondito il tema della contabilizzazione di tale contributo, ai sensi del principio contabile IAS 20, e ritiene di iscrivere il contributo e il corrispondente credito nel bilancio 2022 quando l'iter approvativo troverà conclusione tramite il provvedimento di accoglimento/rigetto delle domande a cura della Direzione Generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. La Società ritiene infatti che l'iter previsto dalla normativa abbia carattere sostanziale principalmente per le seguenti considerazioni: la domanda da presentare entro il termine del 27 gennaio 2022 doveva essere corredata dalla relazione redatta da un esperto indipendente altrimenti non sarebbe stata ammissibile e il ricevimento di tale relazione era fuori dal controllo della Società ed è avvenuto in data 23 gennaio 2022, così come l'ottenimento del provvedimento di accoglimento delle domande a cura della Direzione Generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è fuori dal controllo di AdB ed è ottenibile solo nel 2022. La domanda è stata presentata il 26 gennaio 2022 unitamente alla relazione redatta da un esperto indipendente che ha certificato la perdita subita dalla Società nel periodo 1° marzo-30 giugno 2020.

In data 8 marzo 2022 Adb ha ricevuto da Enac il pagamento dell'anticipo del 50%, pari a 10,45 milioni di Euro, dell'importo richiesto (20,9 milioni di Euro), in conseguenza della decisione di Enac di procedere all'erogazione di trecento milioni di Euro alle società di gestione aeroportuale, come anticipo del 50% rispetto alle richieste di ristoro avanzate ed in attesa della definizione delle attività istruttorie, al fine di consentire a queste ultime di fronteggiare le difficoltà finanziarie in cui sono venute a trovarsi.

Riduzioni di valore di attività non finanziarie

Si rimanda a quanto indicato in precedenza nel principio "perdite di valore delle attività non finanziarie" e a quanto indicato nel seguito alla Nota 1-Attività Immateriali.

Fair value degli investimenti immobiliari

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

Fair value degli strumenti finanziari

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

IAS 10_Fatti intervenuti dopo la data di chiusura del bilancio

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

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

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

ATTIVITÁ

1. Attività Immateriali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Diritti di concessione	194.755	193.677	1.078
Software, licenze e diritti simili	405	1.021	(616)
Altre attività immateriali	50	55	(5)
Altre attività immateriali in corso	459	486	(27)
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	**195.669**	**195.239**	**430**

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività immateriali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 con relativo confronto con l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 per singola categoria di attività immateriale.

	31.12.2020			Movimentazione del periodo				al 31.12.2021		
in migliaia di euro	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/ Svalutazioni/ Riclassifiche	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	240.009	(46.332)	193.677	8.618	(6.956)	(584)	0	248.043	(53.288)	194.755
Software, licenze e diritti simili	14.037	(13.016)	1.021	260	(876)	0	0	14.297	(13.892)	405
Altre attività immateriali	100	(45)	55	0	(5)	0	0	100	(50)	50
Certificati energetici	0	0	0	130	0	(130)	0	0	0	0
Altre attività immateriali in corso	486	0	486	(27)	0	0	0	459	0	459
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	254.632	(59.393)	195.239	8.981	(7.837)	(714)	0	262.899	(67.230)	195.669

Al 31 dicembre 2021, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 8,6 milioni di Euro di cui 8,2 milioni (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) principalmente dovuto ai lavori di realizzazione di un nuovo edificio cargo con relative pertinenze per un operatore specializzato del settore, di un nuovo piazzale di sosta per aeromobili, di un nuovo impianto de icing oltre al rifacimento della rete di collettamento principale delle acque meteoriche e alla riqualifica, ampliamento ed ammodernamento degli uffici presso l'area check-in.

Tra gli incrementi nella voce Diritti di Concessione si rilevano 567 mila euro di anticipi a fornitori per lavori.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta 6,9 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione, la voce comprende anche svalutazioni di progettazioni non più utilizzabili per 0,3 milioni di Euro.

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento di 260 mila Euro che riguarda principalmente l'implementazione del sistema applicativo SAP riguardante la fatturazione elettronica sia attiva che passiva.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per sviluppi software non conclusi al 31 dicembre 2021.

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

I Diritti di Concessione sono sottoposti a *impairment test* almeno una volta l'anno in corrispondenza dell'approvazione del bilancio e anche periodicamente al verificarsi di indicatori interni ed esterni di riduzione del valore di tali attività al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore.
Relativamente all'intera annualità 2021 la Società ha aggiornato il test di *impairment* al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 31 dicembre 2021; si riporta nel seguito una breve sintesi dell'argomento rimandando per approfondimenti alla nota 1 del Bilancio consolidato.

Il test, così come definito dallo IAS 36, avviene confrontando il valore contabile (*carrying value*) dell'attività o del gruppo di attività componenti l'unità generatrice di flussi finanziari (C.G.U.) con il valore recuperabile della stessa, dato dal maggiore tra il *fair value* (al netto degli eventuali oneri di vendita) ed il valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dal gruppo di attività componenti la C.G.U. (valore d'uso).

Ai fini dell'esecuzione del test di *impairment* la Società ha determinato un'unica CGU coincidente con il Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.. La metodologia e le assunzioni relative al test di *impairment* sono state approvate dal Consiglio di Amministrazione del 21 febbraio 2022.

Per l'elaborazione del test sono state utilizzate delle previsioni economico-finanziarie esplicite per il periodo 2022-2046 e la metodologia comprensiva del "terminal Value" quale flusso di cassa previsto dallo IAS 36 par.39 lett c) per la dismissione delle attività al termine della concessione cui il Gruppo ha diritto su base normativa (art.703 del Codice della Navigazione).

Il metodo utilizzato si basa sul presupposto che il valore del capitale economico di un'azienda ad una certa data, nel presente caso il 31 dicembre 2021, sia rappresentato dalla somma algebrica dei seguenti elementi:

- valore "operativo", pari al valore attuale dei flussi di cassa prodotti dalla gestione operativa dell'azienda in un arco di tempo definito compreso il flusso di cassa attualizzato del credito da Terminal Value derivante dall'incasso del credito per Terminal Value stimato al termine della concessione (periodo di proiezione esplicita; nel presente caso esso coincide con la fine della concessione aeroportuale prevista per il 2046);
- valore delle attività accessorie non strategiche o strumentali alla data di riferimento. Si precisa che non vi sono attività accessorie non strategiche o non strumentali incluse nelle proiezioni.

I flussi di cassa di natura operativa sono stati attualizzati mediante l'utilizzo del UDCF (*Unlevered Discounted Cash Flow*) ad un tasso pari alla media ponderata del costo del debito e dei mezzi propri (WACC - *Weighted Average Cost of Capital*), pari al 6,20%,

Il test di *impairment* effettuato non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività.

In relazione alla facoltà concessa dall'art. 110 commi 7, 8, 8bis del Decreto c.d. Agosto (n.104/2020) di riallineamento dei maggiori valori contabili dei diritti di concessione rispetto ai valori fiscali presenti nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2019 e generati per effetto della transizione ai principi contabili IAS/IFRS, la Società, ricorrendone le condizioni di legge, aveva l'intenzione di esercitare l'opzione nella dichiarazione dei redditi relativa all'esercizio 2020 da presentare nel 2021. Per massima diligenza e cautela la Società ha presentato apposito interpello all'Agenzia delle Entrate in esito al quale quest'ultima ha espresso parere negativo; viene infatti negata la possibilità di avvalersi della disciplina del riallineamento, di cui alla citata legge, dell'asset immateriale "concessione", non essendo possibile, secondo l'Agenzia, "individuare l'esistenza di alcuna attività immateriale da riallineare rappresentata in conformità all'IFRIC 12", ancorché *extra legem* e sulla base di argomentazioni non condivisibili e, ciononostante, ribadite anche in occasione di una recentissima Circolare dell'Agenzia delle Entrate n. 6/E del 1 marzo 2022.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.154	3.490	(336)
Macchinari, attrezzature e impianti	1.931	2.532	(601)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.258	1.744	(486)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	487	347	140
Investimenti immobiliari	4.732	4.732	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	***14.325***	***15.608***	***(1.283)***
Terreni in leasing	855	1.252	(397)
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in leasing	0	0	0
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	388	7	381
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	149	186	(37)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	***1.392***	***1.445***	***(53)***
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	**15.717**	**17.053**	**(1.336)**

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività materiali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 con relativo confronto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 per singola categoria di attività materiale.

in migliaia di euro	31.12.2020			Movimentazione del periodo				al 31.12.2021		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/ Riclassificazioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Terreni	2.763	0	2.763	0	0	0	0	2.763	0	2.763
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	8.562	(5.072)	3.490	44	(380)	0	0	8.606	(5.452)	3.154
Macchinari, attrezzature e impianti	15.002	(12.470)	2.532	113	(714)	0	0	15.115	(13.184)	1.931
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	9.973	(8.229)	1.744	101	(587)	0	0	10.074	(8.816)	1.258
Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	347	0	347	158	0	(18)	0	487	0	487
Investimenti Immobiliari	4.732	0	4.732	0	0	0	0	4.732	0	4.732
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	***41.379***	***(25.771)***	***15.608***	*416*	*(1.681)*	*(18)*	*0*	*41.777*	*(27.452)*	*14.325*
Terreni in leasing	1.957	(705)	1.252	(59)	(338)	0	0	1.898	(1.043)	855
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in Leasing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	23	(16)	7	395	(14)	0	0	418	(30)	388
Mobili, macch.per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	375	(189)	186	60	(97)	0	0	435	(286)	149
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	***2.355***	***(910)***	***1.445***	*396*	*(449)*	*0*	*0*	*2.751*	*(1.359)*	*1.392*
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	**43.734**	**(26.681)**	**17.053**	**812**	**(2.130)**	**(18)**	**0**	**44.528**	**(28.811)**	**15.717**

Al 31 dicembre 2021 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 812 mila Euro e riguarda prevalentemente l'acquisto di arredi, computer, attrezzature per controlli di sicurezza, oltre a investimenti in corso di realizzazione. La categoria in esame include il diritto d'uso di beni di terzi in leasing, rilevato ai sensi dell'IFRS 16, che la Società rileva in qualità di locatario principalmente per la locazione a lungo termine di terreni adibiti a parcheggi, di autovetture a uso promiscuo per dipendenti, di un mezzo De Icer utilizzato per attività operative in piazzale e attrezzature. Il valore iscritto al 31 dicembre 2021 corrisponde al valore attuale delle rate di noleggio a scadere che trova corrispondenza nelle passività finanziarie correnti e non correnti per leasing.

La voce Investimenti immobiliari accoglie il valore complessivo dei terreni di proprietà 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 Società 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

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle partecipazioni al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020; la voce non ha subito movimentazione nell'esercizio.

In migliaia di euro	al 31.12.2020	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 31.12.2021
Partecipazioni in società controllate	3.147	0	0	0	3.147
Altre partecipazioni	42	0	0	0	42
TOTALE PARTECIPAZIONI	**3.189**	**0**	**0**	**0**	**3.189**

La seguente tabella mostra il dettaglio delle partecipazioni in società controllate al termine dei due esercizi a confronto:

In migliaia di euro	Quota	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Fast Freight Marconi Spa	100%	597	597	0
Tag Bologna Srl	100%	2.550	2.550	0
TOTALE PARTECIPAZIONI IN SOCIETA' CONTROLLATE		**3.147**	**3.147**	**0**

Infine la seguente tabella mostra il dettaglio delle partecipazioni in altre società nei due esercizi a confronto:

In migliaia di euro	Quota	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Consorzio Energia Fiera District	7,14%	2	2	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
Bologna Welcome Srl	10%	40	40	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		**42**	**42**	**0**

Si riporta di seguito il dettaglio delle partecipazioni detenute al 31 dicembre 2021, con indicazione della quota posseduta e del relativo valore di carico.

In migliaia di euro	Sede	Valuta	Quota % Partecipazione	Capitale Sociale 31.12.2021	Utile (perdita) d'esercizio 2021	Patrimonio Netto 31.12.2021	Quota Patrimonio Netto 31.12.2021	Valore di Carico	Differenza
Fast Freight Marconi Spa	Bologna	Euro	100%	520	273	5.989	5.989	597	5.392
Tag Bologna Srl	Bologna	Euro	100%	316	323	1.071	1.071	2.550	(1.479)
TOTALE PARTECIPAZIONI IN SOCIETA' CONTROLLATE								3.147	

In migliaia di euro	Sede	Valuta	Quota % Partecipazione	Capitale Sociale 31.12.2021	Utile (perdita) d'esercizio 2021	Patrimonio Netto 31.12.2021	Quota Patrimonio Netto 31.12.2021	Valore di Carico	Differenza
Consorzio Energia Fiera District	Bologna	Euro	7,14%	33	0	33	2	2	0
CAAF dell'Industria Spa	Bologna	Euro	0,07%	378	1	671	0	0	0
Bologna Welcome Srl	Bologna	Euro	10%	310	(313)	272	27	40	(13)
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI								42	

Il differenziale negativo relativo alla controllata TAG Bologna S.r.l. ed alla collegata Bologna Welcome Srl non sono considerati perdite durevoli di valore.
I dati relativi al patrimonio netto e all'utile di esercizio di Bologna Welcome S.r.l. sono relativi all'esercizio 2020 (ultimo bilancio approvato).
I dati relativi al patrimonio netto e all'utile di esercizio di CAAF dell'Industria S.p.A. sono relativi all'esercizio chiuso al 31 agosto 2020.

4. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2020	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi /Riclassifiche	Svalutazioni	al 31.12.2021
Credito da Terminal Value	1.043	344	0	0	1.387
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	11.916	344	0	0	12.260

Al 31 dicembre 2021 la voce "Altre attività finanziarie non correnti" è formata da:

- 1 milione di Euro dal credito da Terminal Value per la quota parte dei corrispettivi per i servizi di costruzione/miglioramento resi dalla Società relativi agli investimenti in diritti di concessione nonché un'integrazione del corrispettivo per *performance obligation*, ai sensi dell'IFRS 15, sugli interventi effettuati sul fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali. Tale credito, iscritto al valore attuale, deriva dall'applicazione della normativa sul Terminal Value di cui all'art.703 cod. nav. che stabilisce che, per gli investimenti in diritti di concessione, 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 dalla Capogruppo in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro, è iscritto per tale valore, corrispondente all'importo effettivamente versato ovvero al costo sostenuto a tale data. L'investimento in esame, oltre all'interesse strategico-operativo legato al miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto, risponde all'obiettivo della Società sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita dell'attività finanziaria. Ai sensi del principio contabile IFRS 9, trattandosi di strumento partecipativo di capitale, l'attività finanziaria è valutata al *fair value through profit or loss*. Nel caso di specie, considerata la difficoltà di misurazione del *fair value* di tale Strumento Finanziario Partecipativo, le valutazioni successive di tale SFP avvengono al costo quale miglior stima di *fair value* 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. Relativamente alla valutazione al 31 dicembre 2021 dello Strumento Finanziario Partecipativo, non è stata apportata nessuna variazione rispetto al 31 dicembre 2020 alla luce delle misure anticrisi indicate da di Marconi Express Spa quali l'aggiornamento del piano economico-finanziario con la ridefinizione del piano di ammortamento del debito bancario e l'allungamento della Concessione deliberato dal Comune di Bologna per ulteriori tre anni; sulla base di questi ed altri elementi Adb ritiene che non vi siano evidenze di *impairment loss* da rilevare sul valore dello strumento partecipativo al 31 dicembre 2021.

5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

in migliaia di euro	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 31.12.2021
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	10.428	3.266	(887)	12.807

Le tabelle successive riportano un dettaglio degli imponibili fiscali che determinano l'iscrizione dei crediti per imposte differite attive, distinguendo tra IRES ed IRAP.
In particolare:

- la voce "Altri costi a deducibilità differita" include principalmente i costi di manutenzione di cui all'art. 107 del TUIR, deducibili in esercizi successivi;
- la voce "Accantonamenti a fiscalità differita" include principalmente, altri fondi per contenziosi e oneri futuri deducibili in esercizi successivi;
- la voce "Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali", la quota del fondo non dedotta ai fini IRES/IRAP, oltre alla quota deducibile ai fini IRES in esercizi successivi;
- la voce "Perdite fiscali illimitatamente riportabili", che rappresenta l'incremento più significativo registrato nel 2021, è relativa alle imposte anticipate sulla perdita fiscale IRES della Società per la quale sussiste la ragionevole certezza del futuro recupero considerati i flussi economici previsionali.

La recuperabilità delle imposte anticipate si basa sulla previsione di imponibili fiscali così come desunti dalle previsioni economico-finanziarie 2022-2026 approvate dal Consiglio di Amministrazione del 7 febbraio 2022.

Ires	Imponibile				Imposta			
In migliaia di euro	al 31.12.2020	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2021
Altri costi a deducibilità IRES differita	7.224	1.566	(2.256)	6.534	1.813	376	(619)	1.570
F.do svalutazione crediti	940	721	(145)	1.516	225	173	(35)	363
Accantonamenti IRES a fiscalità differita	1.115	119		1.234	268	28		296
Fondo rinnovo Infrastrutture aeroportuali	10.765	2.013	(475)	12.303	2.600	483	(131)	2.952
Ammort.Diritti di concessione Accordo ENAC - ENAV	193		(13)	180	47		(4)	43
Attualizzazione Fondo TFR+ altri costi personale a Lungo Termine	650	158	(189)	619	130	38	(48)	120
Perdite fiscali illimitatamente riportabili	19.899	8.919	(1)	28.817	4.776	2.141	(1)	6.916
Totale Ires	40.786	13.496	(3.079)	51.203	9.859	3.239	(838)	12.260

Irap	Imponibile				Imposta			
In migliaia di euro	al 31.12.2020	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2021
Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	311	0	0	311	13	0	0	13
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	11.677	516	(628)	11.565	490	22	(26)	486
Ammort.Diritti di concessione Accordo ENAC - ENAV	121	0	(13)	108	5	0	(1)	4
Attualizzazione altri costi personale a Lungo Termine	209	115	(100)	224	9	5	(4)	10
Totale Irap	12.318	631	(741)	12.208	517	27	(31)	513

Nella tabella seguente, invece, viene riportato lo stralcio dei crediti verso l'erario, per la quota di competenza dell'esercizio in chiusura non detraibile, per investimenti cd. di "riqualifica energetica" effettuati nei precedenti esercizi, tenuto conto della perdita fiscale registrata nell'esercizio 2021.

Altri	Credito d'Imposta			
In migliaia di euro	al 31.12.2020	Incrementi	Utilizzi/Rettifiche	al 31.12.2021
Altri Crediti	52	0	(18)	34
Totale "Altri Crediti"	52	0	(18)	34

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Depositi cauzionali	52	48	4
Ratei e risconti	50	89	(39)
Crediti tributari	67	94	(27)
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	**169**	**231**	**(62)**

Non si rilevano variazioni significative di questa voce tra i due esercizi. I crediti tributari accolgono, tra l'altro, il credito d'imposta esigibile oltre l'esercizio successivo per investimenti in beni strumentali nuovi di cui alla L. 160/2019 art. 1, commi da 184 a 197 e alla L. 178/2020 art. 1, commi da 1051 a 1063.

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo	562	572	(10)
Rimanenze di Prodotti Finiti	133	77	56
RIMANENZE DI MAGAZZINO	**695**	**649**	**46**

Le rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo si riferiscono principalmente a giacenze di materiali di officina e materiali di consumo quali cancelleria, stampati e divise oltre a gasolio da riscaldamento e liquido antigelo per lo sbrinamento della pista mentre le rimanenze di prodotti finiti si riferiscono al liquido antigelo per lo sbrinamento degli aeromobili.

8. Crediti commerciali

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

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Crediti commerciali	21.190	6.647	14.543
Fondo svalutazione	(1.600)	(960)	(640)
CREDITI COMMERCIALI	**19.590**	**5.687**	**13.903**

Al 31 dicembre 2021 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere, ammontano a 21,2 milioni di Euro ed evidenziamo un aumento di 14,5 milioni di Euro per la crescita dei volumi di traffico e quindi del fatturato oltre che per il rallentamento nei pagamenti di alcuni clienti prevalentemente del settore *aviation*. Tra questi il principale è Alitalia che, come noto, ha cessato l'attività di volo nell'autunno 2021 senza onorare completamente i propri debiti verso Adb.

Le tabelle che seguono mostrano una analisi per anzianità dei crediti commerciali della Società in essere al 31 dicembre 2021 e 31 dicembre 2020:

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2021
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	6.939	13.776	20.715
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	475	0	475
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	7.413	13.776	21.190

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	6.939	4.758	3.775	2.036	3.207	20.715

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2020
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	1.722	4.206	5.927
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	720	0	720
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	2.442	4.206	6.647

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	1.722	743	917	338	2.208	5.927

Come si evince dal confronto con la tabella che espone l'ageing dei crediti al 31 dicembre 2020, nell'anno in esame si registra un miglioramento dell'anzianità dei crediti non in termini assoluti ma percentuali a conferma della diminuzione dei tempi medi di incasso dei crediti commerciali dopo il forte rallentamento del 2020. In particolare i crediti scaduti da oltre 90 giorni passano dal 37% del totale crediti al 31 dicembre 2020 al 15% del 31 dicembre 2021 e il totale credito scaduto scende dal 71% al 67% dell'anno in esame.
I tempi medi di pagamento dei clienti sono infatti diminuiti a 81 giorni dai 99 giorni al 31 dicembre 2020 (*dato 2020 rielaborato in base alle sole partite clienti emesse senza fatture da emettere*); in miglioramento, quindi, anche se ancora non paragonabili rispetto ai giorni medi di incasso dell'ultimo anno pre-Covid (44 giorni al 31 dicembre 2019).

Per quel che riguarda il fondo svalutazione crediti si registra una crescita sia per le svalutazioni effettuate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso, sia per le svalutazioni applicate sulla massa creditoria residuale, suddivisa in categorie di clienti e per classi di scaduto, in applicazione del metodo parametrico semplificato consentito dall'IFRS9 alle società con un portafoglio clienti diversificato e parcellizzato (*Provision Matrix*).
Gli accantonamenti del periodo ammontano a 806 mila Euro, di cui 254 mila portati a diretta riduzione dei relativi ricavi in quanto trattasi di importi fatturati nell'esercizio e ritenuti non incassabili.

Per quanto sopra descritto, la movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti nel corso dell'esercizio in esame e di quello precedente è stata la seguente:

In migliaia di euro	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2021
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(960)	(806)	107	59	(1.600)

In migliaia di euro	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2020
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.785)	(637)	1.456	6	(960)

Nei primi due mesi del 2022 i crediti commerciali esposti al 31 dicembre 2021 sono stati incassati per circa il 57%.

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Credito IVA	0	1.090	(1.090)
Crediti per imposte dirette	45	10	35
Altri crediti tributari	0	16	(16)
Crediti per consolidato fiscale	225	131	94
Crediti verso il personale	52	57	(5)
Altri crediti	5.055	2.339	2.716
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	5.377	3.643	1.734

La crescita di questa categoria è dovuta principalmente all'azzeramento della posizione di credito Iva conseguente alla ripresa del fatturato e, sempre in conseguenza di quest'ultimo, al notevole aumento del credito per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri all'interno della voce "altri crediti" di cui si fornisce il dettaglio nella tabella seguente.
La voce "crediti per imposte dirette" attiene al credito esigibile a breve termine per investimenti su beni strumentali di cui alla L.160/2019 art., co.184 a 197, e alla L. n. 178/2020 art.1 co.1051 a 1063; il corrispondente contributo è iscritto alla voce "contributi in conto esercizio e conto capitale" della categoria "altri ricavi e proventi".

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	5.279	2.444	2.835
Crediti per Iresa	341	156	185
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.584)	(1.062)	(522)
Ratei e Risconti attivi	676	430	246
Anticipi a fornitori	5	19	(14)
Crediti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	76	122	(46)
Altri crediti correnti	262	230	32
TOTALE ALTRI CREDITI	5.055	2.339	2.716

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2021
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale/Iresa	(1.062)	(564)	41	1	(1.584)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(1.062)	(564)	41	1	(1.584)

Infine i "Ratei e risconti attivi" accolgono voci di costo rilevate anticipatamente nell'esercizio in esame per premi assicurativi, canoni elaborazione dati ed altri servizi fatturati in via anticipata. La voce comprende 384 mila Euro di commissioni Sace sui finanziamenti pagate anticipatamente.

10. Attività Finanziarie Correnti

La voce "attività finanziarie correnti" si è azzerata al 31 dicembre 2021 in quanto la polizza di capitalizzazione iscritta al 31 dicembre 2020 per 274 mila Euro è stata regolarmente incassata alla scadenza contrattuale (maggio 2021).

11. Cassa e altre disponibilità liquide

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della cassa e altre disponibilità liquide al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Depositi bancari e postali	21.946	37.969	(16.023)
Denaro e valori in cassa	26	22	4
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	21.972	37.991	(16.019)

La voce "depositi bancari e postali" è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari. Per il commento sull'assorbimento di risorse liquide del periodo si rimanda al cap.3.2 della Relazione della Gestione.
Oltre ai conti correnti bancari la Capogruppo dispone di una linea di credito non utilizzata di 5 milioni di Euro.

Indebitamento Finanziario Netto

La seguente tabella riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020, in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021:

	In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020
A	Disponibilità liquide	21.972	37.991
B	Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	0
C	Altre attività finanziarie correnti	0	275
D	**Liquidità (A+B+C)**	**21.972**	**38.266**
E	Debiti finanziario corrente	(1.722)	(1.467)
F	Parte corrente del debito finanziario non corrente	(5.669)	(2.545)
G	**Indebitamento finanziario corrente (E + F)**	**(7.391)**	**(4.012)**
H	**Indebitamento finanziario corrente netto (G – D)**	**14.581**	**34.254**
I	Debito finanziario non corrente	(60.874)	(66.536)
J	Strumenti di debito	0	0
K	Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(945)	(1.026)
L	**Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)**	**(61.819)**	**(67.562)**
M	**Totale Indebitamento finanziario (H + L)**	**(47.238)**	**(33.308)**

La voce A è pari alla voce "cassa ed altre disponibilità liquide"; si rimanda alla nota 11 per maggiori dettagli.
La voce G è pari alla voce "passività finanziarie correnti"; si rimanda alla nota 17 per maggiori dettagli.

La voce L è pari alla voce "passività finanziarie non correnti"; si rimanda sempre alla nota 17 per maggiori dettagli.

Per un'analisi di dettaglio in relazione all'evoluzione dell'indebitamento finanziario netto, si rimanda a quanto esposto dagli amministratori nella relazione sulla gestione.

PASSIVITÁ

12. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	69.583	83.567	(13.984)
Risultato dell'esercizio	(7.542)	(13.963)	6.421
PATRIMONIO NETTO	**152.355**	**159.918**	**(7.563)**

a. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2021 ammonta a Euro 90.314.162, risulta interamente versato ed è formato da n. 36.125.665 azioni ordinarie prive di valore nominale.

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

In unità di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020
Utile/(Perdita) di periodo (*)	(7.562.939)	(14.008.509)
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	**(0,21)**	**(0,39)**
Utile/(Perdita) Diluito per azione	**(0,21)**	**(0,39)**

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo

Si precisa che per AdB l'utile/(perdita) per azione base e l'utile/(perdita) per azione diluito al 31 dicembre 2021 così come al 31 dicembre 2020 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

b. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	8.034	8.034	0
Riserva straordinaria	52.035	52.035	0
Riserve FTA	(3.206)	(3.206)	0
Utili/perdite portati a nuovo	(11.972)	1.992	(13.964)
Riserva OCI	(991)	(971)	(20)
TOTALE RISERVE	**69.583**	**83.567**	**(13.984)**

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è stata costituita quanto a:

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

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

La riserva straordinaria è interamente costituita da utili di esercizi precedenti mentre le riserve di utili/perdite portati a nuovo si sono costituite, come le riserve FTA, in occasione del passaggio ai principi contabili IAS/IFRS; quest'ultima voce si è incrementata nell'esercizio del valore della perdita 2020 come deliberato dall'Assemblea dei Soci del 26 aprile 2021.

La riserva *OCI* rileva le variazioni derivanti dall'attualizzazione del TFR e degli altri fondi relativi al personale (Nota 13) secondo quanto previsto dallo IAS 19 *revised*, al netto del relativo effetto fiscale.
La tabella di seguito mostra il dettaglio della riserva *OCI* per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 e relativo confronto:

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.304)	(1.278)	(26)
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	313	307	6
RISERVA OCI	**(991)**	**(971)**	**(20)**

13. TFR e altri fondi relativi al personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della voce TFR e altri fondi relativi al personale al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
TFR	3.250	3.654	(404)
Altri fondi relativi al personale	225	210	15
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	**3.475**	**3.864**	**(389)**

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.12.2021
TFR	3.654	0	19	(467)	44	3.250
Altri fondi relativi al personale	210	93	1	(61)	(18)	225
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	**3.864**	**93**	**19**	**(528)**	**26**	**3.475**

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

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

a) tasso di attualizzazione: 0,98% per la valutazione al 31.12.2021 e 0,34% per la valutazione al 31.12.2020;
b) tasso di inflazione: 1,75% per la valutazione al 31.12.2021 e 0,80% per la valutazione al 31.12.2020;

c) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato. Con riferimento all'invalidità è stata utilizzata una tavola INPS differenziata in funzione dell'età e del sesso;
d) tasso di turnover del personale: 1%.

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

	Parametro valutativo					
In migliaia di euro	+1% sul tasso di turnover	-1% sul tasso di turnover	+ 0,25% sul tasso annuo di inflazione	- 0,25% sul tasso annuo di inflazione	+ 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione	- 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione
TFR	3.222	3.279	3.299	3.201	3.171	3.331

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

Anni	Erogazioni future stimate (in migliaia di Euro)
1	102
2	162
3	181
4	202
5	181

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 31 dicembre 2021 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale come disciplinato dalla Politica per la Remunerazione commentata nella Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari, cui si rimanda per maggiori approfondimenti.

La valutazione attuariale al 31 dicembre 2021 del piano di incentivazione a lungo termine e del patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale è stata effettuata con il supporto di esperti attuari con la metodologia dei "benefici maturati" in base allo IAS 19 (paragrafi 67-69) mediante il criterio "Project Unit Credit". Tale metodologia si sostanzia in valutazioni che esprimono il valore attuale medio delle obbligazioni maturate in base al servizio che il lavoratore ha prestato fino all'epoca in cui la valutazione stessa è realizzata.
I principali parametri valutativi sono stati:

a) tasso di attualizzazione: 0,98% per la valutazione al 31.12.2021 (0,34% per la valutazione al 31.12.2020) della passività per il patto di non concorrenza pari al rendimento avente durata comparabile alla durata del collettivo dei lavoratori del settore e -0,17% per la valutazione al 31.12.2021 (-0,27% per la valutazione al 31.12.2020) delle passività per l'incentivazione a lungo termine, rendimento in linea con la durata dei piani in esame;
b) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato.
c) frequenza dimissioni volontarie e cessazione del rapporto causa azienda: 1%;
d) probabilità di raggiungimento degli obiettivi pari al 50-100% a seconda dei cicli.

Si riporta, infine, la *sensitivity* che evidenzia gli effetti sugli altri fondi relativi al personale, in particolare sul fondo relativo al patto di non concorrenza, in caso di cessazione del rapporto con probabilità al 10%:

In migliaia di euro	Costo del servizio
Altri fondi relativi al personale	45

14. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.12.2021
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.073	7	0	2.080

Aliquota Ires 24%	*Imponibile*				*Imposta*			
In migliaia di euro	al 31.12.2020	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2021
Ammortamento Diritti di concessione	7.448	32	0	7.480	1.788	7	0	1.795
Totale Ires	7.448	32	0	7.480	1.788	7	0	1.795

Aliquota Irap 4,2%	Imponibile				Imposta			
In migliaia di euro	al 31.12.2020	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2021
Ammortamento Diritti di concessione	0	0	0	0	285	0	0	285
Totale Irap	0	0	0	0	285	0	0	285
Totale					2.073	7	0	2.080

Le imposte differite sono state iscritte in sede di transizione agli IFRS a seguito dell'applicazione dell'IFRIC 12 *"accordi per servizi in concessione"*, come dettagliato nella nota relativa alla Transizione ai Principi Contabili Internazionali IFRS del Bilancio 2014, transizione che ha determinato il disallineamento tra valori civilistici e fiscali dei diritti di concessione per il mark-up sui servizi di costruzione e la ridefinizione del piano di ammortamento in base alla durata della concessione.
L'incremento dell'imponibile fiscale dell'esercizio, esclusivamente ai fini IRES, che determina l'iscrizione del fondo per imposte differite passive, è da attribuire al margine dei servizi di costruzione (*mark up*) rilevato sugli investimenti in corso relativi di diritti di concessione senza rilevanza fiscale.

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

Il fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali accoglie lo stanziamento destinato alla copertura delle spese di manutenzione conservativa e di ripristino delle infrastrutture aeroportuali insistenti sulle aree ottenute in concessione che la Società è tenuta a restituire al termine della concessione in perfetto stato di funzionamento.

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione del fondo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

in migliaia di euro	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.12.2021
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	10.139	516	0	(646)	10.009
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	1.538	0	(628)	646	1.556
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	**11.677**	**516**	**(628)**	**0**	**11.566**

La movimentazione dell'esercizio è dovuta:

- ✓ all'accantonamento (646 mila Euro) al netto dell'aggiornamento del tasso di attualizzazione dei flussi finanziari che ha determinato un impatto positivo di 130 mila Euro;
- ✓ agli utilizzi (628 mila Euro) per interventi che riguardano principalmente il ripristino di ascensori, di gruppi refrigeratori, di porte automatiche e portoni e il rifacimento della pavimentazione presso un hangar operativo.

Le riclassifiche sono relative alla periodica riclassifica tra le passività correnti della quota di oneri il cui esborso è previsto nel corso delle dodici mensilità successive al periodo di riferimento.

A completamento dell'informativa richiesta si espone nella tabella seguente la *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati per l'attualizzazione del fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali al 31 dicembre 2021:

in migliaia di euro	Saldo esercizio (oneri)/proventi finanziari	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Fondo di rinnovo infrastrutture	130	79	140

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

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

La seguente tabella presenta la movimentazione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 dei fondi per rischi ed oneri:

in migliaia di euro	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 31.12.2021
Fondo rischi per contenziosi in corso	969	53	(50)	972
Altri fondi rischi e oneri	270	148	0	418
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	**1.239**	**201**	**(50)**	**1.390**
Fondi rischi e oneri correnti	0	0	0	0
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	**0**	**0**	**0**	**0**
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	**1.239**	**201**	**(50)**	**1.390**

La voce "fondi per rischi ed oneri futuri" è stata movimentata prevalentemente a fronte del procedimento con il Comune di Bologna relativo alla richiesta di diversa classificazione catastale di alcuni immobili e conseguente impatto sull'IMU degli ultimi esercizi.

Nel dettaglio tale fondo è stato costituito in conseguenza all'atto di notifica dell'invito del Comune di Bologna, ricevuto, dapprima in data 28 Novembre 2018 e poi reiterato, con modifiche, in dara 10 febbraio 2020, ad un diverso classamento catastale di alcuni immobili (procedura ex L.311/2004) rispetto a quanto accatastato presso l'Agenzia del Territorio sin dal 2007, essendo il precedente accatastamento stato eseguito, ab origine, in coordinamento con l'Agenzia del Territorio e in conformità alle disposizioni della Legge 262/2006 e delle circolari 4/T 2006 e 4/T 2007, tutt'ora valide.

Su questo punto si evidenza che nel corso del secondo semestre 2021 e nei primi mesi del corrente 2022 si è addivenuti all'avvio della fase conclusiva, nonché definitoria, mediante possibile proposta di accertamento con adesione nei confronti del Comune di Bologna in ambito IMU, a seguito del provvedimento di attribuzione catastale avvenuto d'Ufficio, come da comunicazione del 13.12.2021 ad opera dell'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Bologna - Ufficio Provinciale – Territorio Area Servizi Catastali e Cartografici, avendo la stessa provveduto d'ufficio ex L.311/04.
Adb provvederà, pertanto, ad addivenire ad una definizione, con adesione, della proposta formulata senza che ciò costituisca acquiescenza, ma al solo fine di evitare le potenziali controversie con la Parte ed onde evitare un contenzioso la cui prosecuzione sarebbe, in qualunque caso, eccessivamente onerosa ed antieconomica per la Società, avuto riguardo alla richiesta di disapplicazione delle sanzioni. Detta richiesta pare legittima alla luce di quanto stabilito dalla Legge 212/2000 (Statuto del Contribuente).

In esito alla proposta di adesione con il Comune di Bologna il fondo in esame, rispetto all'esercizio precedente quando ammontava a 73 mila Euro è stato aggiornato ed adeguato al rischio atteso con un incremento complessivo netto di 148 mila Euro. Tale fondo quindi ammonta al termine dell'esercizio a 222 mila Euro che includono l'onere di competenza sulle unità immobiliari oggetto di impugnativa per l'annualità 2021 oltre alla stima delle spese legali e di assistenza tecnica. La Società proseguirà a far valere le proprie ragioni avverso il classamento, ciò nonostante corrisponderà le imposte IMU su dette unità immobiliari per le annualità 2021 e successive sino al giudicato definitivo in sede contenziosa.

Passività potenziali

In relazione al contenzioso doganale che ha coinvolto la controllata FFM nel corso del 2021 e descritto nell'apposita sezione "contenziosi" della Relazione sulla gestione a cui si rinvia per ogni dettaglio, si dà atto dell'insorgenza recente di un rischio in capo alla medesima società operante nel settore cargo. La garanzia per 5,8 milioni di Euro emessa da primario istituto a favore dell'Agenzia della Dogane su richiesta di FFM, per il provvedimento sospensivo dei verbali di accertamento notificati alla Società, prevede una co-obbligazione da parte di AdB. I legali incaricati, valutato il dossier documentale inerente alla posizione e la giurisprudenza in materia, ritengono possibile ma non probabile la soccombenza.

In relazione, infine, alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia il Gruppo ha valutato la passività potenziale legata al rischio di revocatoria sui crediti incassati nei sei mesi antecedenti la procedura, per un importo pari a 1,49 milioni di Euro al netto dell'addizionale comunale ai diritti di imbarco dei passeggeri. Alla data di redazione del presente documento, e specificatamente tenuto conto delle informazioni note e degli elementi di difesa eccepibili a fronte dell'azione avanzata (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 in fatto ed in diritto per l'azione da parte del creditore, ad alcun accantonamento e nel contempo di proseguire la propria difesa.

17. Passività finanziarie non correnti e correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti e correnti al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Mutui - parte non corrente	60.874	66.536	(5.662)
Passività finanziarie non correnti per leasing	945	1.026	(81)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	61.819	67.562	(5.743)
Mutui – parte corrente	5.669	2.545	3.124
Passività finanziarie correnti per leasing	592	541	51
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	1.112	896	216
Altri debiti finanziari correnti	18	30	(12)
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	7.391	4.012	3.379
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	69.210	71.574	(2.364)

La passività complessiva per mutui al 31 dicembre ammonta a 66,5 milioni di Euro, di cui 60,9 milioni non correnti e 5,7 milioni in scadenza nell'esercizio 2022.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Mutui - parte non corrente	60.874	66.536	(5.662)
Mutui – parte corrente	5.669	2.545	3.124
TOTALE MUTUI	66.543	69.081	(2.538)

La voce "mutui" è costituita da:

- mutuo con garanzia SACE con scadenza 2026 erogato da Intesa Sanpaolo Spa nel luglio 2020 per Euro 33,9 milioni per supportare il piano di sviluppo infrastrutturale e fronteggiare la riduzione del traffico derivante dall'emergenza Covid-19. Tale finanziamento che prevede un periodo di preammortamento di 3 anni, è classificato per 33,9 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti;
- mutuo con garanzia SACE con scadenza 2026 erogato da Unicredit Spa nel luglio 2020 per Euro 25 milioni per supportare il piano di sviluppo infrastrutturale e fronteggiare la riduzione del traffico derivante dall'emergenza Covid-19. Tale finanziamento che prevede un periodo di preammortamento di 2 anni, è classificato per 21,9 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti e per 3,1 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui parte corrente;
- mutuo decennale con scadenza dicembre 2024, in essere al 31 dicembre 2021 per 7,7 milioni di Euro (10,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2020) erogato da Intesa Sanpaolo Spa, finalizzato alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali. Tale finanziamento è classificato per 5,1 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente e per 2,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui – parte corrente.

Al fine di garantire la necessaria liquidità per supportare il piano degli investimenti e sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale, AdB ha sottoscritto un finanziamento con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI). Il contratto di finanziamento consentirà una flessibilità adeguatamente allineata agli avanzamenti dell'aggiornato piano di sviluppo infrastrutturale ed all'effettivo fabbisogno finanziario, assicurando un periodo di disponibilità delle erogazioni fino a 48 mesi dalla stipula e *tranches* plurime, in ogni caso per un importo complessivo non superiore al 50% dei costi stimati dell'intero progetto. Ciò unitamente alla flessibilità dell'opzione di scelta tra un tasso fisso e un tasso variabile, il cui importo sarà in entrambi i casi determinato da parte di BEI in relazione al momento della richiesta di finanziamento e alle condizioni complessive di erogazione e restituzione. L'ultima data di rimborso di ogni *tranche* cadrà non prima di quattro anni e non oltre diciotto anni dalla relativa data di erogazione, ferma la possibilità per AdB di procedere a rimborsi anticipati volontari. Il contratto presenta negative *pledges* e *covenant* anche informativi tipici per similari fattispecie, tra cui un obbligo di rimborso anticipato in caso di acquisizione del controllo della Società.

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 31 dicembre 2021:

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
Unicredit Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso fisso del 0,77%	Trimestrali	2026	Si
Intesa San Paolo Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 1,29%	Trimestrali	2026	No

Relativamente ai due finanziamenti bancari con garanzia Sace accesi nel 2020, al costo nominale annuo presente nella tabella suesposta, si aggiunge il costo della garanzia SACE che ammonta allo 0,5% il primo anno, 1% il secondo e terzo anno e 2% dal quarto al sesto anno della quota di debito garantito, pari al 90% del finanziamento.

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 dicembre 2021 AdB non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori in quanto la Società è adempiente rispetto agli impegni contrattuali in essere.
Relativamente all'eventuale mancato rispetto, a causa del peggioramento dei margini dovuti alla crisi in atto, dei covenant la cui verifica ha cadenza annuale e relativi al mutuo stipulato precedentemente alla pandemia Covid-19 con Banca Intesa, quest'ultima ha comunicato in data 31 agosto 2020 la sospensione degli stessi per gli esercizi 2020 e 2021. Relativamente al mutuo Unicredit finalizzato nel mese di luglio 2020, i covenant annuali previsti contrattualmente si applicheranno a partire dal bilancio 2022.

			In migliaia di Euro			
Istituto Finanziario erogante	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	Saldo 31.12.2021	Saldo esercizio interessi	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Intesa San Paolo Spa garanzia Sace	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 1.29%	33.900	258	387	282

Le passività finanziarie per leasing, non correnti e correnti, al termine dei due esercizi sono le seguenti:

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Passività finanziarie per leasing non correnti	945	1.026	(81)
Passività finanziare correnti per leasing	592	541	51
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER LEASING	1.537	1.567	(30)

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

La voce "passività finanziarie non correnti per leasing" per poco meno di 1 milione 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 in applicazione dell'IFRS 16 (nota 2) mentre le passività finanziarie correnti per leasing riguardano la 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.

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

In migliaia di euro	31/12/2020	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/ Riclassifiche	31/12/2021
Finanziamenti - quota corrente	2.545	(2.555)	0	5.679	5.669
Passività per leasing - quota corrente	541	(426)	140	336	592
Finanziamenti - quota non corrente	66.536	0	0	(5.662)	60.874
Passività per leasing - quota non corrente	1.026	0	315	(396)	945
Totale	70.648	(2.981)	455	(42)	68.080

Infine, sempre relativamente alle passività finanziarie correnti, la voce debiti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri ed Iresa attiene alla quota incassata dai vettori a tale titolo e da riversare agli Enti creditori nel mese di gennaio.

18. Debiti commerciali

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	18.643	12.859	5.784

I debiti commerciali sono principalmente vantati nei confronti di fornitori nazionali e presentano una crescita rispetto al 31 dicembre 2021 in linea con la ripresa dell'anno in esame.

Nella tabella seguente si evidenzia la suddivisione dei debiti commerciali al 31 dicembre 2021 ed al 31 dicembre 2020 per fasce di scaduto:

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2021
Fatture/note di credito ricevute	4.865	986	5.851
Fatture/note di credito da ricevere	12.793	0	12.793
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	**17.658**	**986**	**18.643**

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	**4.865**	**511**	**109**	**95**	**271**	**5.851**

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2020
Fatture/note di credito ricevute	3.914	2.668	6.582
Fatture/note di credito da ricevere	6.277	0	6.277
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	**10.191**	**2.668**	**12.859**

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	**3.914**	**1.570**	**558**	**106**	**434**	**6.582**

L'*ageing* dei debiti verso fornitori evidenzia un minor debito scaduto al 31 dicembre 2021 rispetto all'annualità precedente nella quale vi erano alcuni fornitori bloccati al pagamento in attesa della certificazione della regolarità contributiva. I giorni medi di pagamento sono sostanzialmente allineati ai valori 2020: 53 giorni nel 2021 e 48 nel 2020 (*dato 2020 rielaborato considerando le sole partite fornitori ricevute senza le fatture da ricevere).*

19. Altre passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre passività al 31 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Debiti tributari correnti	1.000	480	520
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	3.688	2.321	1.367
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	18.970	17.891	1.079
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	5.012	2.362	2.650
Debiti per consolidato fiscale	2	2	0
ALTRE PASSIVITA'	**28.672**	**23.056**	**5.616**

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 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Debito Iva	133	0	133
Altri debiti tributari	867	480	387
DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	1.000	480	520

La voce altri debiti tributari è formata principalmente da debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo, il primo in aumento quale conseguenza della crescita del costo del personale.

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 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	958	840	118
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	1.738	882	856
Debiti verso istituti di previdenza	992	599	393
DEBITI VERSO PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	3.688	2.321	1.367

I debiti verso il personale e istituti di previdenza evidenziano un aumento al 31 dicembre 2021 dovuto alla crescita del costo del personale cui si rimanda.

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:

- 17,1 milioni di Euro (15,6 milioni nel 2020) in relazione al debito relativo al servizio antincendio così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009. Per approfondimenti si rimanda al capitolo Contenziosi della Relazione sulla Gestione;
- 1,9 milioni di Euro quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo al secondo acconto e conguaglio dell'anno 2021. Il debito è diminuito rispetto all'esercizio precedente (2,2 milioni al 31 dicembre 2020) nonostante l'aumento del costo, in quanto l'anno precedente Enac aveva disposto la proroga del pagamento del conguaglio 2019 e del canone per l'intero anno 2020, quale misura a sostegno del settore, dapprima al 31 gennaio 2021 e poi al 30 aprile 2021.

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 dicembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Debito per addizionale ai diritti di imbarco e Iresa	4.035	1.539	2.496
Altri debiti correnti	909	765	144
Ratei e risconti passivi correnti	68	58	10
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	**5.012**	**2.362**	**2.650**

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri e, dal 1° gennaio 2020 per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 31 dicembre 2021, per 4 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale ai diritti di imbarco e per Iresa relativa ai crediti incassati dai vettori da versare agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 17). Il rilevante aumento di questa voce è dovuto alla ripresa del fatturato *aviation* dopo il crollo del traffico avvenuto nel 2020.

La voce "altri debiti correnti" include i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi e come la voce "ratei e risconti passivi diversi" non presenta variazioni significative rispetto all'esercizio precedente.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO

RICAVI

20. Ricavi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per categoria di attività per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e 2020, in relazione all'andamento dei quali si rimanda a quanto più analiticamente commentato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione.
Complessivamente si rilevano ricavi complessivi per 53,5 milioni di Euro con una variazione negativa rispetto al 2020 di oltre 10 milioni di Euro (-16%) dovuta ai minori ricavi per servizi di costruzione parzialmente compensati dalla crescita dei ricavi per servizi aeronautici e non aeronautici.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	25.396	18.209	7.187
Ricavi per servizi non aeronautici	19.380	14.965	4.415
Ricavi per servizi di costruzione	8.051	29.377	(21.326)
Altri ricavi e proventi della gestione	736	1.184	(448)
RICAVI	**53.563**	**63.735**	**(10.172)**

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

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Diritti aeroportuali	24.718	17.476	7.242
Parcheggi	6.988	4.584	2.404
Ricavi per servizi di costruzione	8.051	29.377	(21.326)
Altri	2.852	3.462	(610)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	**42.609**	**54.899**	**(12.290)**

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

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Diritti aeroportuali	24.718	17.476	7.242
Parcheggi	6.988	4.584	2.404
Ricavi per servizi di costruzione	8.051	29.377	(21.326)
Altro	2.852	3.462	(610)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	**42.609**	**54.899**	**(12.290)**
Subconcessioni locali commerciali e non	10.911	8.760	2.151
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	**10.911**	**8.760**	**2.151**
Ricavi NO IFRS 15	43	76	(33)
TOTALE RICAVI	**53.563**	**63.735**	**(10.172)**

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e 2020. Grazie alla ripresa del traffico questa categoria di ricavi presenta una crescita del 39,5%.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Ricavi da infr. centralizzate/altri serv. aeroportuali	143	104	39
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	703	645	58
Ricavi da diritti aeroportuali	36.149	22.858	13.291
Ricavi da corrispettivo PRM	2.760	1.678	1.082
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(14.334)	(7.164)	(7.170)
Altri ricavi aeronautici	(1)	88	(89)
Riduzione altri ricavi aeronautici a Fondo Svalutazione Crediti	(24)	0	(24)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	**25.396**	**18,209**	**7.187**

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	15.321	9.154	6.167
Diritti di approdo, decollo e sosta	13.444	9.162	4.282
Diritti per sicurezza passeggeri	4.977	2.987	1.990
Diritti per controllo bagagli stiva	1.840	982	858
Diritti di imbarco e sbarco merci	777	692	85
Riduzione diritti a FSC e varie	(210)	(119)	(91)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	**36.149**	**22.858**	**13.291**

La voce "riduzione diritti a fondo svalutazione crediti e varie" attiene prevalentemente alla svalutazione di crediti per diritti aeroportuali maturati nel 2021 e ritenuti non incassabili.

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e 2020.
La crescita del 29,5% è guidata dai parcheggi (+52,4%) e dai ricavi per la subconcessione dei locali e aree commerciali (+30,8%) questi ultimi per la chiusura degli esercizi commerciali nelle fasi più critiche della pandemia nel primo anno di diffusione. Gli altri ricavi commerciali evidenziano ancora una flessione rispetto al 2020 seppur contenuta (-5,9%) e dovuta prevalentemente ai proventi pubblicitari (-12,4%)

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Subconcessione locali e aree commerciali	9.363	7.160	2.203
Parcheggi	6.988	4.584	2.404
Altri ricavi commerciali	3.032	3.221	(189)
Riduzione subconcessioni locali e aree commerciali a FSC	(3)	0	(3)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	**19.380**	**14.965**	**4.415**

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Marconi Business Lounge	611	634	(23)
Pubblicità	948	1.082	(134)
Ricavi commerciali diversi	1.473	1.495	(22)
Riduzione altri ricavi commerciali a FSC	0	10	(10)
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	3.032	3.221	(189)

iii. Ricavi per 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 8,1 milioni contro 29,4 milioni nel 2020 per minori investimenti (21,3 milioni di Euro) sulle infrastrutture aeroportuali in concessione per i dettagli dei quali si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 a confronto con il 2020.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	704	829	(125)
Contributi conto esercizio e conto impianti	42	39	(3)
Ricavi da Terminal Value Fondo di Rinnovo	0	316	(316)
Riduzione altri ricavi e proventi a FSC	(10)	0	(10)
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI DELLA GESTIONE	736	1.184	(448)

Questa categoria di ricavi evidenzia una contrazione del 37,8% dovuta prevalentemente all'assenza di "ricavi da Credito Terminal Value Fondo di Rinnovo" contro 0,3 milioni di Euro del 2020. Tale voce, che accoglie la contropartita economica del credito da Terminal Value calcolato sugli interventi ad utilizzo del fondo di rinnovo effettuati nell'esercizio, non si è incrementata nel 2021 per esiguità del credito da terminal Value calcolato sugli interventi del 2021 a confronto degli importanti interventi effettuati in particolare sulla pista di volo nell'ambito della manutenzione straordinaria effettuata nei giorni di chiusura a settembre 2020.
Il decremento della voce "indennizzi, rimborsi e proventi diversi" è dovuto prevalentemente alle minori vendite di certificati di efficienza energetica.
Infine, la voce "contributi in conto esercizio e conto impianti" attiene principalmente (16,5 mila Euro) il credito d'imposta sulle spese per sanificazione e acquisto di DPI di cui all'art. 32 del DL 73/2021 oltre a 11,3 mila Euro di progetti di formazione finanziata. In questa voce, infine è inclusa la quota di competenza dei contributi in conto impianti per investimenti in beni strumentali nuovi di cui alla L.160/2019 art. 1, commi da 184 a 197 (9 mila Euro) e di cui alla L. 178/2020 art. 1, commi da 1051 a 1063 (5 mila Euro).

COSTI

21. Costi

I costi complessivi del 2020 evidenziano una contrazione del 25% passando da 68,4 milioni di Euro del 2020 a 51,4 milioni nell'anno in esame. Se si isola la voce "costi per servizi di costruzione" – in calo del 2,6% per i minori investimenti in diritti di concessione, si rileva una crescita dei costi operativi del 7,4%.

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e 2020.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Beni e materiali di consumo	631	681	(50)
Materiali di manutenzione	121	121	0
Carburanti e gasolio	126	112	14
TOTALE COSTI PER MATERIALI DI CONSUMO E MERCI	**878**	**914**	**(36)**

Come evidenziato in tabella questa categoria di costi non presenta scostamenti significativi rispetto all'esercizio precedente (-3,9%); si rilevano minori costi per beni di consumo e minor consumo di liquido de-icing per aeromobili e una modesta crescita dei consumi di carburanti e gasolio.

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e 2020.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Spese di manutenzione	4.125	4.120	5
Utenze	1.701	1.763	(62)
Pulizie e servizi assimilati	1.682	1.530	152
Prestazioni di terzi	4.041	3.684	357
Servizi MBL	113	105	8
Pubblicità, promozione e sviluppo	376	326	50
Assicurazioni	740	766	(26)
Prestazioni professionali e consulenze	1.132	1.364	(232)
Compensi e rimborsi organi statutari	513	480	33
Altri costi per servizi	57	(19)	76
TOTALE COSTI PER SERVIZI	**14.480**	**14.119**	**361**

I costi per servizi presentano un aumento del 2,6% principalmente dovuto ai maggiori costi per pulizie, servizi di sicurezza e onere di servizio pubblico per la gestione del Magazzino di Temporanea Custodia da parte di una controllata (rif. paragrafo parti correlate) compensati da risparmi nelle consulenze e prestazioni professionali e nei costi di trasporto per la riduzione dei servizi con navetta da/per i parcheggi.
I costi delle utenze evidenziano un leggero risparmio rispetto al 2020, nonostante i maggiori costi soprattutto dell'energia elettrica degli ultimi mesi dell'esercizio 2021, grazie principalmente al fixing del prezzo di acquisto dell'energia elettrica, così come quello del gas metano, ad un periodo antecedente i forti rincari che hanno caratterizzato la seconda parte dell'anno. A ciò si è aggiunto il beneficio degli aiuti governativi (riduzione degli oneri di sistema e imposte varie in bolletta) che sono stati periodicamente varati dall'attuale governo e che hanno avuto effetto immediato.

Di seguito un ulteriore dettaglio delle spese di manutenzione:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Spese di manutenzione Beni di proprietà	922	909	13
Spese di manutenzione Infrastrutture aeroportuali	2.975	2.847	128
Spese di manutenzione Beni di terzi	228	364	(136)
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	4.125	4.120	5

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Sgombero neve	350	312	38
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	24	167	(143)
Servizio assistenza PRM	539	483	56
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	626	528	98
Servizio di sicurezza	1.576	1.158	418
Altre prestazioni di terzi	926	1.036	(110)
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	4.041	3.684	357

iii. Costi per Servizi di costruzione

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

iv. Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio di questa categoria di costi per servizi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e 2020.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Canoni di concessione	2.842	1.684	1.158
Canoni di noleggio	162	111	51
Affitti passivi	4	23	(19)
Canoni elaborazione dati	1.484	1.524	(40)
Altri costi per godimento beni di terzi	0	4	(4)
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	4.492	3.346	1.146

La crescita di questa categoria di costi (34,2%) è attribuibile quasi esclusivamente ai maggiori volumi di traffico in base ai quali sono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli oneri diversi di gestione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e 2020:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Oneri tributari	1.146	1.113	33
Contributo servizio antincendio	1.476	1.399	77
Minusvalenze patrimoniali	1	17	(16)
Altri oneri e spese di gestione	473	369	104
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	**3.096**	**2.898**	**198**

Questa categoria di costi presenta una crescita del 6,8% dovuta prevalentemente a spese correlate al convegno internazionale sui temi dell'aviazione e del turismo, *Aviation Event* organizzato a Bologna a fine agosto 2021 a cura della Società che ha parzialmente recuperati i costi grazie a rimborsi iscritti trai ricavi.

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e 2020.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Salari e stipendi	13.796	12.897	899
Oneri sociali	4.118	3.985	133
Trattamento fine rapporto	1.167	1.233	(66)
Trattamento di quiescenza e simili	92	188	(96)
Altri costi del personale	1.479	889	590
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	**20.743**	**19.192**	**1.460**

La crescita dell'8,7% del costo del personale nonostante la riduzione di organico medio rispetto all'esercizio precedente è conseguenza di alcuni fattori tra cui il minore utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni per la parziale ripresa delle attività, la reintroduzione della componente variabile della retribuzione assente nell'esercizio precedente e maggiori costi per incentivi all'esodo.
L'organico medio 2021 è inferiore a quello del 2020 (-20 risorse) anche se al 31 dicembre l'organico del Gruppo eguaglia sostanzialmente quello al 31 dicembre 2020.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Mensa dipendenti	348	332	16
Spese per aggiornamento e formazione del personale	84	87	(3)
Spese missioni dipendenti	40	43	(3)
Altri accantonamenti ai fondi del personale	915	122	793
Spese varie per il personale	92	305	(213)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	**1.479**	**889**	**590**

L'organico medio suddiviso per qualifica delle annualità in esame è così rappresentato:

Organico medio (n.ro risorse)	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	355	370	(15)
Operai	79	84	(5)
TOTALE PERSONALE	443	463	(20)

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

Organico (n.ro risorse)	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Dirigenti	8	9	(1)
Impiegati	355	355	0
Operai	81	79	2
TOTALE PERSONALE	444	443	1

22. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti e svalutazioni per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e 2020.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Ammortamento/svalutazione diritti di concessione	7.255	6.498	757
Ammortamento altre attività immateriali	881	1.397	(516)
Ammortamento/svalutazione attività materiali	2.148	2.449	(301)
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	10.284	10.344	(60)

Il costo della voce in esame è coerente con l'avanzamento del piano ammortamenti per effetto della progressiva entrata in funzione degli investimenti nel corso delle ultime dodici mensilità (rif. Capitolo Investimenti della Relazione sulla Gestione e nota 1 e 2) ed include 299 mila Euro di svalutazioni dei diritti di concessione e 18 mila Euro di svalutazioni di immobili, impianti e macchinari per stralcio progettazioni non più utilizzabili. La voce "ammortamento attività materiali", infine, include 449 mila Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del principio IFRS 16.

23. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e 2020.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	493	502	(9)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	646	2.309	(1.663)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	200	2	198
TOTALE ACCANTONAMENTI	1.339	2.813	(1.474)

Questa categoria di costi evidenzia una contrazione dovuta quasi esclusivamente al minor accantonamento al fondo rinnovo delle infrastrutture aeroportuali che rappresenta la quota di competenza del periodo per le spese di ripristino e sostituzione delle infrastrutture aeroportuali da restituire ad Enac al termine della concessione in stato di efficienza e piena operatività. Il minore accantonamento è conseguente allo slittamento di interventi programmati per l'esercizio in esame e rimandati agli esercizi successivi ed alla conseguente revisione del piano decennale degli interventi di ripristino e sostituzione.
Per quel che riguarda l'accantonamento al fondo svalutazione crediti, l'importo in tabella è composto da 551 mila Euro di accantonamenti al netto di 58 mila Euro di rilasci per cessazione del rischio su alcune posizioni cliente. La svalutazione complessiva dei crediti effettuata nell'esercizio a fronte del rischio di inesigibilità deriva dall'accantonamento di 493 mila Euro e dalla riduzione dei ricavi maturati nell'esercizio per ulteriori 254 mila.

24. Proventi finanziari e oneri finanziari

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei Proventi finanziari e degli oneri finanziari per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e 2020.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Proventi da titoli	2	5	(3)
Proventi finanziari diversi dai precedenti	0	83	(83)
Proventi da attualizzazione fondi	475	79	396
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	**477**	**167**	**310**
Interessi passivi e oneri bancari	(737)	(562)	(175)
Oneri da attualizzazione fondi	(36)	(529)	493
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	0	(6)	6
Altri oneri finanziari	(290)	(95)	(195)
TOTALE ONERI FINANZIARI	**(1.063)**	**(1.192)**	**128**
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**(586)**	**(1.025)**	**439**

La gestione finanziaria chiude con un saldo negativo di 586 mila Euro quasi dimezzato rispetto al 2020 nonostante l'aumento dell'indebitamento, con conseguente crescita degli interessi passivi e dei costi accessori quali i costi della garanzia Sace alla voce "altri oneri finanziari". Il miglioramento rispetto all'esercizio passato è dovuto da un lato ai bassi oneri di attualizzazione dei fondi (36 mila contro 529 mila Euro del 2020) e dall'altro alla crescita della voce "proventi da attualizzazione fondi" (da 79 mila a 475 mila Euro).

25. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 31 dicembre 2021 e 2020.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Imposte correnti	(76)	(467)	391
Imposte differite e anticipate	(2.384)	(4.464)	2.080
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	**(2.460)**	**(4.931)**	**2.471**
% imposte correnti sul risultato ante imposte	n.s.	n.s.	/
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	n.s.	n.s.	/

Anche nel 2021 le imposte dell'esercizio rappresentano una componente positiva di conto economico (2,5 milioni di Euro contro quasi 5 milioni di Euro del 2020) e riducono la perdita civilistica dell'esercizio principalmente per lo stanziamento delle imposte anticipate sulla perdita fiscale Ires dell'esercizio per 2,1 milioni di Euro (4,8 milioni nell'esercizio precedente).
Con riferimento alle imposte correnti, alla voce "proventi da consolidato fiscale" sono stati iscritti i benefici derivanti dall'adesione alla procedura del consolidato fiscale per 94 mila Euro interamente corrispondenti all'IRES a carico delle consolidate per l'anno 2021.
Da rilevare, infine, l'assenza di fiscalità IRAP anche per l'esercizio 2021 per la perdita fiscale in continuità per l'esercizio precedente.

Di seguito il dettaglio delle imposte correnti dei due periodi:

Dettaglio delle imposte dell'esercizio	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Provento da consolidato fiscale Ires	(94)	(129)	35
Imposte esercizi precedenti	18	(338)	356
TOTALE	(76)	(467)	391

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

Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Risultato ante imposte	(10.002)	(18.894)	8.892
Aliquota ordinaria	24%	24%	0%
Addizionale Ires 3,5%	3,5%	3,5%	0%
Onere/(recupero) fiscale teorico 24%	(2.400)	(4.535)	2.135

Effetto delle variazioni in aumento o diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria IRES:	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	Variazione
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	986	783	203
Costi deducibili in esercizi successivi	2.995	2.865	130
Altri costi indeducibili	899	806	93
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(201)	(1.534)	1.333
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(2.744)	(2.840)	96
Altre differenze	(1.244)	(1.623)	379
Totale variazioni in aumento/diminuzione	691	(1.543)	2.234
Imponibile fiscale	(9.311)	(20.437)	11.126
Imposta anticipata Ires su perdita fiscale dell'esercizio 24%	(2.141)	(4.776)	2.635
Provento da consolidato fiscale IRES	(94)	(129)	35
TOTALE	(2.235)	(4.905)	2.670
Aliquota effettiva	22,35%	25,96%	3,62%

26. Operazioni con parti correlate

Per la definizione di "Parti Correlate" si fa riferimento, al principio contabile internazionale IAS 24, approvato dal Regolamento CE n. 1725/2003.
Le operazioni infragruppo sono realizzate nell'ambito dell'ordinaria gestione e a normali condizioni di mercato. I rapporti con parti correlate si riferiscono prevalentemente ad operazioni di natura commerciale e finanziaria nonché all'adesione al consolidato fiscale. Nessuno di essi assume particolare rilievo economico o strategico per la Capogruppo in quanto non presentano un'incidenza percentuale significativa sui valori totali del bilancio
Il socio Camera Di Commercio di Bologna è stato identificato come *Government,* determinando pertanto l'esenzione dall'informativa prevista in relazione alle parti correlate definite dallo IAS 24. La qualificazione della Camera Di Commercio di Bologna quale *Government* ha pertanto limitato l'estensione delle verifiche finalizzate all'identificazione delle parti correlate alla sola individuazione della Camera Di Commercio di Bologna. Non si riporta inoltre alcuna ulteriore informazione in bilancio in merito ai rapporti intrattenuti dalla società con il socio Camera di Commercio di Bologna, in quanto non sussistono operazioni significative con tale socio.

Nell'esercizio in esame sono state rilevate le seguenti operazioni con parti correlate:

Rapporti con società controllate
I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Tag Bologna Srl, dal lato attivo, riguardano prevalentemente la subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all'assistenza al traffico di Aviazione Generale, la fornitura di alcuni servizi amministrativi e legali, di distacco del personale ed il compenso, riversato al datore di lavoro Adb, degli amministratori dipendenti della Capogruppo, per complessivi 147 mila Euro (contro 99 mila Euro del 2020).
I contratti passivi di Adb nei confronti della controllata attengono prevalentemente a:

- 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;
- contratto di presidio H24 affidato a TAG dal 1° aprile 2021;

quest'ultimo è alla base della crescita dei costi verso la controllata che nel 2021 ammontano a 386 mila Euro contro 174 mila al 31 dicembre 2020.

Tra i rapporti non commerciali verso Tag si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato in virtù delle delibere dei Consigli di Amministrazione delle società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa del 25 gennaio 2021 (consolidante) e Tag Bologna Srl del 22 febbraio 2021 (consolidata) per gli esercizi 2021-2023;
- 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 2,2 milioni di Euro.

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Fast Freight Marconi S.p.A. 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, competenze amministratori e Organismo di Vigilanza;
- sicurezza per i controlli radiogeni dei colli e delle merci.

Nel complesso i ricavi dell'esercizio verso la controllata ammontano a 329 mila Euro contro 354 mila Euro del 2020.

I contratti passivi nei confronti di FFM attengono al mandato all'incasso sottobordo dei diritti aeroportuali e il corrispettivo per l'onere di servizio pubblico legato alla gestione del Magazzino di Temporanea Custodia; il primo non è stato attivato nel 2021 né nell'esercizio di confronto mentre per il secondo, nel 2021 sono maturati contributi a copertura della perdita della gestione del Magazzino di Temporanea Custodia per 128 mila Euro.

Tra i rapporti non commerciali verso FFM, si evidenzia il contratto di consolidato fiscale rinnovato in virtù delle delibere dei Consigli di Amministrazione delle società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa del 25 gennaio 2021 (consolidante) e FFM del 17 febbraio 2021 (consolidata) per gli esercizi 2021-2023 oltre al co-obbligo di Adb nella fidejussione di 5,8 milioni di Euro emessa da UnipolSai a favore dell'Agenzia delle Dogane su richiesta della controllata FFM per il contenzioso doganale in cui è coinvolta e per il quale si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

Rapporti con altre parti correlate

Nel 2021 la Capogruppo ha intrattenuto rapporti commerciali con società controllate dal socio Atlantia Spa così sintetizzabili:

- Autostrade spa: in forza del contratto di affitto valido fino al 31 dicembre 2024 di un terreno ad uso parcheggio, la Capogruppo ha iscritto asset in leasing del valore netto di 232 mila Euro al 31 dicembre 2021 (311 mila Euro al 31 dicembre 2020) oltre a passività correnti per leasing per 70 mila Euro e non correnti per 142 mila Euro (rispettivamente 141 mila e 213 mila Euro al 31 dicembre 2020). Sul lato economico si rilevano costi di ammortamento del terreno in leasing per 78 mila Euro pressoché invariati rispetto all'esercizio precedente. La Capogruppo ha infine iscritto in precedenti esercizi un fondo oneri contrattuali di 43 mila Euro per gli impegni di ripristino del terreno al temine del contratto;
- Telepass Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di pagamento elettronico della sosta nei parcheggi con sistema Telepass, la Capogruppo ha sostenuto costi per 82 mila Euro contro 55 mila del 2020. Sul lato patrimoniale risultano iscritti debiti commerciali per 45 mila Euro contro 17 mila al 31 dicembre 2020;
- Autostrade Tech: in forza del contratto di manutenzione degli impianti di cui al punto precedente la Capogruppo ha sostenuto costi per 16 mila Euro (15 mila Euro nel 2020) e debiti commerciali per 4 mila Euro (2 mila al 31 dicembre 2020);
- Infoblu Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di info viabilità multimediali la Capogruppo ha sostenuto costi per 9 mila Euro invariati rispetto al 2020 e risultano debiti commerciali per 11 mila Euro al 31 dicembre 2020 (9 mila al 31 dicembre 2020).

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

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021		per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	Totale
Diritti di concessione	194.755	0	193.677	0
Altre attività immateriali	914	0	1.562	0
Attività immateriali	**195.669**	**0**	**195.239**	**0**
Terreni, immobili, impianti e macchinari	10.985	232	12.321	311
Investimenti immobiliari	4.732	0	4.732	0
Attività materiali	**15.717**	**232**	**17.053**	**311**
Partecipazioni	3.189	0	3.189	0
Altre attività finanziarie non correnti	12.260	0	11.916	0
Imposte differite attive	12.807	0	10.428	0
Altre attività non correnti	169	0	231	0
Altre attività non correnti	**28.425**	**0**	**25.764**	**0**
ATTIVITA' NON CORRENTI	**239.811**	**232**	**238.056**	**0**
Rimanenze di magazzino	695	0	649	0
Crediti commerciali	19.590	597	5.687	361
Altre attività correnti	5.377	251	3.643	146
Attività finanziarie correnti	0	0	275	0
Cassa e altre disponibilità liquide	21.972	0	37.991	0
ATTIVITA' CORRENTI	**47.634**	**849**	**48.245**	**507**
TOTALE ATTIVITA'	**287.445**	**1.081**	**286.301**	**818**

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021		per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Capitale sociale	90.314	0	90.314	0
Riserve	69.583	0	83.567	0
Risultato dell'esercizio	(7.542)	0	(13.963)	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	**152.355**	**0**	**159.918**	**0**
TFR e altri fondi relativi al personale	3.475	0	3.864	0
Imposte differite passive	2.080	0	2.073	0
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	10.009	0	10.139	0
Fondi per rischi e oneri	1.390	43	1.239	43
Passività finanziarie non correnti	61.819	142	67.562	213
Altri debiti non correnti	55	0	41	0
PASSIVITA' NON CORRENTI	**78.828**	**185**	**84.918**	**257**
Debiti commerciali	18.643	270	12.859	148
Altre passività	28.672	3	23.056	(69)
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	1.556	0	1.538	0
Fondi per rischi e oneri	0	0	0	0
Passività finanziarie correnti	7.391	70	4.012	141
PASSIVITA' CORRENTI	**56.262**	**342**	**41.465**	**220**
TOTALE PASSIVITÀ	**135.090**	**528**	**126.383**	**477**
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	**287.445**	**528**	**286.301**	**477**

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021		per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Ricavi per servizi aeronautici	25.396	75	18.209	75
Ricavi per servizi non aeronautici	19.380	236	14.965	243
Ricavi per servizi di costruzione	8.051	0	29.377	0
Altri ricavi e proventi della gestione	736	163	1.184	135
Ricavi	**53.563**	**475**	**63.735**	**453**
Materiali di consumo e merci	(878)	0	(914)	0
Costi per servizi	(14.480)	(606)	(14.119)	(241)
Costi per servizi di costruzione	(7.667)	0	(27.978)	0
Canoni, noleggi e altri costi	(4.492)	(9)	(3.346)	(9)
Oneri diversi di gestione	(3.096)	(4)	(2.898)	(2)
Costo del personale	(20.743)	(2)	(19.192)	(1)
Costi	**(51.356)**	**(621)**	**(68.447)**	**(253)**
Ammortamento/Svalutazione Diritti di concessione	(7.255)	0	(6.498)	0
Ammortamento altre attività immateriali	(881)	0	(1.397)	0
Ammortamento attività materiali	(2.148)	(78)	(2.449)	(77)
Ammortamenti e svalutazioni	**(10.284)**	**(78)**	**(10.344)**	**(77)**
Accantonamento rischi su crediti	(493)	0	(502)	0
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(646)	0	(2.309)	0
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(200)	0	(2)	0
Accantonamenti per rischi ed oneri	**(1.339)**	**0**	**(2.813)**	**0**
Totale Costi	**(62.979)**	**(699)**	**(81.604)**	**(330)**
Risultato operativo	**(9.416)**	**0**	**(17.869)**	**0**
Proventi finanziari	477	0	167	0
Oneri finanziari	(1.063)	0	(1.192)	0
Risultato ante imposte	**(10.002)**	**0**	**(18.894)**	**0**
Imposte dell'esercizio	2.460	**0**	4.931	**0**
Utile (perdita) d'esercizio	**(7.542)**	**0**	**(13.963)**	**0**

Si riportano di seguito le movimentazioni intervenute con le singole parti correlate rispettivamente negli esercizi 2021 e 2020.

	2021										
in migliaia di euro	Terreni, Immobili, Impianti e macchinari	Crediti Commerciali	Altre attività correnti	Totale Attività Correnti	Totale Attività	Passività Finanziarie Non Correnti	Fondi per rischi e oneri	Debiti commerciali	Altre passività	Passività Finanziarie Correnti	Totale passivit
Tag Bologna Srl	0	277	47	324	324	0	0	82	2	0	85
Fast Freight Marconi Spa	0	320	202	522	522	0	0	128	1	0	129
Autostrade Spa	232	0	0	0	232	142	43	0	0	70	255
Telepass Spa	0	0	0	0	0	0	0	45	0	0	45
Autostrade Tech	0	0	3	3	3	0	0	4	0	0	4
Infoblu Spa	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	11
Totale	**232**	**597**	**251**	**849**	**1.081**	**142**	**43**	**270**	**3**	**70**	**528**

	2020										
in migliaia di euro	Terreni, Immobili, Impianti e macchinari	Crediti Commerciali	Altre attività correnti	Totale Attività Correnti	Totale Attività	Passività Finanziarie Non Correnti	Fondi per rischi e oneri	Debiti commerciali	Altre passività	Passività Finanziarie Correnti	Totale passivit
Tag Bologna Srl	0	220	13	233	233	0	0	26	2	0	[illegible]
Fast Freight Marconi Spa	0	141	131	272	272	0	0	7	1	0	
Autostrade Spa	311	0	0	0	311	213	43	87	(71)	141	4[illegible]
Telepass Spa	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	[illegible]
Autostrade Tech	0	0	3	3	3	0	0	2	0	0	
Infoblu Spa	0	0	0	0	0	0	0	9	0		
Totale	**311**	**361**	**147**	**508**	**818**	**213**	**43**	**148**	**(69)**	**141**	**4[illegible]**

2021										
In migliaia di euro	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altri costi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI	Ammortamenti attività materiali
Tag Bologna Srl	0	69	77	147	(379)	0	(4)	(2)	(386)	0
Fast Freight Marconi Spa	75	167	86	329	(128)	0	0	0	(128)	0
Autostrade Spa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(78)
Telepass Spa	0	0	0	0	(82)	0	0	0	(82)	0
Autostrade Tech	0	0	0	0	(16)	0	0	0	(16)	0
Infloblu Spa	0	0	0	0	0	(9)	0	0	(9)	0
Totale	**75**	**236**	**163**	**475**	**(606)**	**(9)**	**(4)**	**(2)**	**(621)**	**(78)**

2020										
In migliaia di euro	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altri costi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI	Ammortamenti attività materiali
Tag Bologna Srl	0	64	35	99	(171)	0	(2)	(1)	(174)	0
Fast Freight Marconi Spa	75	179	100	354	0	0	0	0	0	0
Autostrade Spa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(77)
Telepass Spa	0	0	0	0	(55)	0	0	0	(55)	0
Autostrade Tech	0	0	0	0	(15)	0	0	0	(15)	0
Inflobiu Spa	0	0	0	0	0	(9)	0	0	(9)	0
Totale	**75**	**243**	**135**	**453**	**(241)**	**(9)**	**(2)**	**(1)**	**(253)**	**(77)**

Tutte le operazioni con parti correlate sopradescritte sono realizzate nell'ambito dell'ordinaria gestione ed a normali condizioni di mercato.

27.Impegni e rischi

Impegni da investimenti ambientali

La Capogruppo, attraverso l'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto, sottoscritto con gli Enti territoriali nel 2015 ed aggiornato a gennaio 2020, si è impegnata alla realizzazione di alcune opere per un importo complessivo massimo di 9,3 milioni di Euro di investimenti che saranno effettuati in un arco

temporale coerente rispetto alle tempistiche di realizzazione degli interventi contenuti nel Master Plan aeroportuale.
A giugno 2021 si è conclusa la progettazione esecutiva della fascia boscata e relativo percorso ciclabile la cui realizzazione è prevista a nord dell'aeroporto entro la fine del 2023. Si tratta della principale opera di compensazione ambientale, costituita da un'area a bosco di estensione pari a circa 40 ettari e di una pista ciclabile di lunghezza pari a circa 3,5 km che collegherà la zona Bargellino con l'abitato di Lippo di Calderara di Reno.

Garanzie prestate
Per quanto riguarda le garanzie prestate si riporta nel seguito la tabella riepilogativa al 31 dicembre dei due esercizi a confronto. Nel dettaglio si riferiscono a:

- fideiussioni di cui la principale è relativa al co-obbligo di Adb nella fidejussione di 5,8 milioni di Euro emessa da UnipolSai a favore dell'Agenzia delle Dogane su richiesta della controllata FFM per il contenzioso doganale in cui è coinvolta (rif. capitolo contenziosi della Relazione sulla Gestione) oltre alla fidejussione a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (1,6 milioni di Euro);
- pegno sullo Strumento Finanziario Partecipativo emesso da Marconi Express Spa e sottoscritto dalla Società per un valore nominale di 10,87 milioni di Euro a garanzia delle obbligazioni di Marconi Express nei confronti degli Istituti di Credito finanziatori del progetto People Mover;
- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) che, alla data di chiusura dell'esercizio, risulta pari a 2,2 milioni di Euro.

In migliaia di euro	31/12/2021	31/12/2020	Var.	Var. %
Fidejussioni	7.669	5.733	1.936	34%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	2.231	2.751	(649)	-23%
Totale garanzie prestate	**20.773**	**19.357**	**1.286**	**7%**

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 è soggetta la Società.

28 Legge 124/2017 art.1 commi 125-129 – Disciplina della trasparenza delle erogazioni pubbliche

Nell'esercizio 2021 AdB ha usufruito dei cd. "Aiuti di Stato" beneficiando del contributo per credito d'imposta sulle spese per sanificazione e acquisto di DPI di cui all'art. 32 del DL 73/2021 per 16,5 mila Euro.

Per ulteriori informazioni e per altri "aiuti di stato" ricevuti, si rinvia al sito internet relativo al Registro nazionale degli aiuti di Stato di cui all'articolo 52 della Legge 24 dicembre 2012, n. 234.

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 con riferimento ai valori esposti al 31 dicembre.

Per il commento sull'evoluzione prevedibile della gestione si rimanda all'ultimo capitolo della Relazione sulla Gestione.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DI ESERCIZIO

Signori Azionisti,
il bilancio 2021 della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa che sottoponiamo alla Vostra approvazione riporta una perdita di esercizio di Euro 7.542.353,77 che il Consiglio di Amministrazione propone di rinviare all'esercizio 2022.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Enrico Postacchini)

Bologna, 14 marzo 2022

Attestazione del Bilancio d'Esercizio ai sensi art.154-bis comma 5 T.U.F.

1. I sottoscritti, Nazareno Ventola, in qualità di Amministratore Delegato, e Patrizia Muffato, in qualità di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
   - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
   - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio al 31 dicembre 2021.

2. La valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021 si è basata su di un processo definito da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., in coerenza con il modello Internal Control- Integrated Framework emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission, che rappresenta lo standard di riferimento generalmente accettato a livello internazionale.

3. Si attesta, inoltre, che:

   3.1 il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021:

   a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;

   b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;

   c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente.

   3.2 La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione dell'emittente, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

Bologna, 14 Marzo 2022

Amministratore Delegato

Nazareno Ventola

Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Patrizia Muffato

Allegato F) al N. 7336/5763 di Rep.

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

26 aprile 2022 11.30.51

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2022

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Destinazione del risultato di esercizio**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° 14 azionisti, portatori di n° **31.551.748** azioni ordinarie, di cui n° **31.551.748** ammesse al voto, pari al **87,338871%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	31.551.248	99,998415	99,998415	87,337487
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	31.551.248	99,998415	99,998415	87,337487
Astenuti	500	0,001585	0,001585	0,001384
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	500	0,001585	0,001585	0,001384
Totale	31.551.748	100,000000	100,000000	87,338871

Azionisti in proprio: 3
Azionisti in delega: 11
Teste: 8 Azionisti: 14

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Destinazione del risultato di esercizio**

ASTENUTI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
8	MERCADANTE GIOVANNI	500	500	

Totale voti	500
Percentuale votanti %	0,001585
Percentuale Capitale %	0,001384

Azionisti: 1 Persone:
Azionisti in proprio: 1 Azionisti in delega:

1 DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
0 **D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Destinazione del risultato di esercizio**

FAVOREVOLI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1	COMPUTERSHARE S.P.A. RAPPRESENTANTE DESIGNATO IN QUALITA' DI DELEGATO 135-UNDECIES TUF IN PERSONA DI FABIO FERRARI	10.613.628		10.613.628
**D	ATLANTIA S.P.A.	836.201		836.201
**D	CITTA` METROPOLITANA DI BOLOGNA	1.400.590		1.400.590
**D	COMUNE DI BOLOGNA	14.124.377		14.124.377
2	BARALDI FRANCO	80.827		80.827
DE*	C.C.I.A.A. DI BOLOGNA	7.000		7.000
DE*	C.C.I.A.A. DI FERRARA	129.834		129.834
3	GUBERTI SIMONE	10.593		10.593
**D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A	2.425.700		2.425.700
**D	DNCA INVEST BEYOND INFRASTRUCTURE AND TRANSITION	1.183.643		1.183.643
**D	ISHARES VII PLC	3.000	3.000	
4	BARBERO MICHELE	200	200	
DE*	2I AEROPORTI SPA	735.655		735.655
DE*	SAGAT SPA - SOCIETA` AZIONARIA GESTIONE AEROPORTO TORINO S.P			
5	MISSONI ELETTRA			
6	BONACINI PAOLO			
7	CORSINI ANDREA			
DE*	REGIONE EMILIA ROMAGNA			

Totale voti	31.551.248
Percentuale votanti %	99,998415
Percentuale Capitale %	87,337487

Azionisti: 13 Persone:
Azionisti in proprio: 2 Azionisti in delega:

7 DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
11 **D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2022

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Approvazione politiche di remunerazione - I sezione**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **14** azionisti, portatori di n° **31.551.748** azioni ordinarie, di cui n° **31.551.748** ammesse al voto, pari al **87,338871%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	31.403.821	99,531161	99,531161	86,929392
Contrari	147.427	0,467255	0,467255	0,408095
Sub Totale	31.551.248	99,998415	99,998415	87,337487
Astenuti	500	0,001585	0,001585	0,001384
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	500	0,001585	0,001585	0,001384
Totale	31.551.748	100,000000	100,000000	87,338871

Azionisti in proprio: 3
Azionisti in delega: 11
Teste: 8 Azionisti. :14

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Approvazione politiche di remunerazione - I sezione**

CONTRARI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
3	GUBERTI SIMONE	7.000		7.000
**D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A	129.834		129.834
**D	DNCA INVEST BEYOND INFRASTRUCTURE AND TRANSITION	10.593		10.593
**D	ISHARES VII PLC			

Totale voti	147.427
Percentuale votanti %	0,467255
Percentuale Capitale %	0,408095

Azionisti: 3 Persone:
Azionisti in proprio: 0 Azionisti in delega:

I DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
3 **D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2022
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Approvazione politiche di remunerazione - I sezione**

ASTENUTI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
8	MERCADANTE GIOVANNI	500	500	

Totale voti	500
Percentuale votanti %	0,001585
Percentuale Capitale %	0,001384

Azionisti:	1	Persone:	1
Azionisti in proprio:	1	Azionisti in delega:	0

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Approvazione politiche di remunerazione - I sezione**

FAVOREVOLI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1	COMPUTERSHARE S.P.A. RAPPRESENTANTE DESIGNATO IN QUALITA' DI DELEGATO 135-UNDECIES TUF IN PERSONA DI FABIO FERRARI	10.613.628		10.613.628
**D	ATLANTIA S.P.A.	836.201		836.201
**D	CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	1.400.590		1.400.590
2	COMUNE DI BOLOGNA	14.124.377		14.124.377
DE*	BARALDI FRANCO	80.827		80.827
DE*	C.C.I.A.A. DI BOLOGNA	2.425.700		2.425.700
DE*	C.C.I.A.A. DI FERRARA	1.183.643		1.183.643
4	BARBERO MICHELE	3.000	3.000	
DE*	2I AEROPORTI SPA	200	200	
DE*	SAGAT SPA - SOCIETA' AZIONARIA GESTIONE AEROPORTO TORINO S.P	735.655		735.655
5	MISSONI ELETTRA			
6	BONACINI PAOLO			
7	CORSINI ANDREA			
DE*	REGIONE EMILIA ROMAGNA			

Totale voti	31.403.821
Percentuale votanti %	99,531161
Percentuale Capitale %	86,929392

Azionisti: 10 Persone: 6 DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
Azionisti in proprio: 2 Azionisti in delega: 8 **D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Allegato H) al N. 73361/47603 di Rep.

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2022

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Voto consultivo sui compensi corrisoposti**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **14** azionisti, portatori di n° **31.551.748** azioni ordinarie, di cui n° **31.551.748** ammesse al voto, pari al **87,338871%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	31.551.748	100,000000	100,000000	87,338871
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	31.551.748	100,000000	100,000000	87,338871
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	31.551.748	100,000000	100,000000	87,338871

Azionisti in proprio: 3
Azionisti in delega: 11
Teste: 8 Azionisti. :14

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Voto consultivo sui compensi corrisoposti**

FAVOREVOLI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1	COMPUTERSHARE S.P.A. RAPPRESENTANTE DESIGNATO IN QUALITA' DI DELEGATO 135-UNDECIES TUF IN PERSONA DI FABIO FERRARI	10.613.628		10.613.628
**D	ATLANTIA S.P.A.	836.201		836.201
**D	CITTA` METROPOLITANA DI BOLOGNA	1.400.590		1.400.590
**D	COMUNE DI BOLOGNA	14.124.377		14.124.377
2	BARALDI FRANCO	80.827		80.827
DE*	C.C.I.A.A. DI BOLOGNA	7.000		7.000
DE*	C.C.I.A.A. DI FERRARA	129.834		129.834
3	GUBERTI SIMONE	10.593		10.593
**D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A	2.425.700		2.425.700
**D	DNCA INVEST BEYOND INFRASTRUCTURE AND TRANSITION	1.183.643		1.183.643
**D	ISHARES VII PLC	3.000	3.000	
4	BARBERO MICHELE	200	200	
DE*	2I AEROPORTI SPA	735.655		735.655
DE*	SAGAT SPA - SOCIETA` AZIONARIA GESTIONE AEROPORTO TORINO S.P	500	500	
5	MISSONI ELETTRA			
6	BONACINI PAOLO			
7	CORSINI ANDREA			
DE*	REGIONE EMILIA ROMAGNA			
8	MERCADANTE GIOVANNI			

Totale voti	31.551.748
Percentuale votanti %	100,000000
Percentuale Capitale %	87,338871

Azionisti: 14 Persone:
Azionisti in proprio: 3 Azionisti in delega:

8 DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
11 **D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Allegato "I" al N. 7336/47603 di Rep.

Aeroporto di Bologna

RELAZIONE SULLA REMUNERAZIONE DI AEROPORTO DI BOLOGNA S.p.A.

Redatta ai sensi dell'art. 123-*ter* del D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58

PREMESSA

La presente Relazione in materia di remunerazione e sui compensi corrisposti (la "Relazione"), approvata dal Consiglio di Amministrazione (il "**Consiglio**") di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. ("**Aeroporto di Bologna**", l'"**Emittente**" o la "**Società**") il 14 marzo 2022, su proposta del Comitato per la Remunerazione della Società ("**Comitato per la Remunerazione**", "**Comitato**" o "**CR**") e redatta ai sensi dell'art. 123-*ter* del D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 ("**TUF**"), tenendo altresì conto delle raccomandazioni contenute nel Codice di Corporate Governance (il "**Codice**") applicabile alle società quotate sul mercato Euronext Milan di Borsa Italiana S.p.A. ("**EXM**"), a cui la Società aderisce, è articolata nelle seguenti Sezioni:

- **SEZIONE I** - che illustra la politica sulla remunerazione (la "**Politica**") della Società con riferimento ai componenti degli organi di amministrazione e direzione nonché dei dirigenti con responsabilità strategiche dell'Emittente per il triennio 2022 – 2024, descrivendo i principi a essa sottesi, gli organi coinvolti e le procedure utilizzate per la sua adozione e attuazione. Tale SEZIONE I è soggetta ai sensi di legge all'approvazione con voto vincolante da parte dell'Assemblea dei Soci di AdB (l' "**Assemblea**") convocata per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2021;

Si segnala che la Politica illustrata nella presente Relazione è stata modificata e prevede delle novità rispetto a quella approvata dall'Assemblea il 30 aprile 2020 e vigente alla data odierna e che pertanto l'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2021 è chiamata ad approvare *ex novo* la Politica per il triennio 2022 – 2024. Le singole modifiche apportate sono illustrate nella SEZIONE I della presente Relazione.

- **SEZIONE II** - che illustra i compensi corrisposti nell'esercizio 2021 nominativamente ai componenti degli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'Emittente. Tale SEZIONE II è sottoposta ai sensi di legge, al voto consultivo dell'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2021.

L'Emittente ha ritenuto di intraprendere nel 2022 un percorso volto al miglioramento della qualità delle informazioni fornite al mercato in materia di politica retributiva dei propri organi di amministrazione e direzione e dei propri dirigenti con responsabilità strategiche e pertanto la SEZIONE I della presente Relazione contiene una illustrazione della Politica, in termini espositivi, che si discosta in maniera significativa da quella contenuta nelle relazioni sulla remunerazione degli anni precedenti.

Si rammenta infine che, in base alla normativa di volta in volta vigente, il Consiglio ha approvato la prima volta la Politica l'11 giugno 2015, approvandone altresì un aggiornamento il 15 febbraio 2016. Il 14 marzo 2019 il Consiglio, su proposta

del Comitato per la Remunerazione ha poi approvato un ulteriore aggiornamento della Politica, che è stata sottoposta ai sensi dell'art. 123-*ter* del TUF al voto consultivo dell'Assemblea chiamata ad approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018. Un ulteriore aggiornamento della Politica è stato, inoltre, approvato dal Consiglio il 30 marzo 2020, su nuova proposta del Comitato, a seguito dell'entrata in vigore delle nuove disposizioni introdotte dal D.Lgs. n. 49/2019 e dalla relativa normativa regolamentare applicabile. Tale nuova Politica, in vigore alla data della presente Relazione, ha ricevuto l'approvazione dell'Assemblea (voto vincolante) il 30 aprile 2020.

SEZIONE I - POLITICA IN MATERIA DI REMUNERAZIONE DI AEROPORTO DI BOLOGNA S.P.A.

1.1 Premessa

La Politica è stata definita in coerenza con il modello di *governance* tradizionale della Società e in linea con le raccomandazioni del Codice ed è finalizzata, come le politiche per la remunerazione definite negli esercizi precedenti, al perseguimento del successo sostenibile della Società, tenendo conto della necessità di disporre di, trattenere e motivare persone dotate delle competenze e delle professionalità richieste dal ruolo ricoperto nella Società e nel gruppo che a essa fa capo (il "**Gruppo**").

La Politica persegue le seguenti finalità basandosi sull'impianto e sui principi di seguito descritti:

Finalità	**Principi**	**Strumenti**
Creazione di valore	Piani di incentivazione finalizzati ad allineare gli interessi del *management* con gli interessi aziendali, degli azionisti e in generale degli *stockholder*, prevedendo la corresponsione di una parte variabile del compenso al raggiungimento di obiettivi economici predeterminati, misurabili, sostenibili ma sfidanti, di breve e di medio-lungo periodo	Management By Objectives - "**MBO**" Piani di incentivazione di medio-lungo periodo ("**ILT**")
Sostenibilità	Piani di incentivazione sviluppati su un arco temporale coerente con il profilo di rischio della Società e con le aspettative dei principali stakeholder al fine di creare la creazione di valore sostenibile nel medio lungo periodo	ILT
Attrattività e Motivazione	Politica retributiva congeniata per attrarre, trattenere e motivare i Key Personnel per raggiungere gli obiettivi strategici della Società	MBO ILT Mix retribuzione fissa/variabile Trattamenti di fine rapporto/indennità
Valorizzazione delle *performance*	Retribuzione collegata al raggiungimento di chiari obiettivi di *performance*	MBO ILT Retribuzione variabile

La Politica è inoltre solidamente allineata alle migliori prassi retributive per Key Personnel, quali:

- corresponsione della parte variabile del compenso al raggiungimento di obiettivi economici predeterminati, misurabili, sostenibili ma sfidanti, di breve e di medio-lungo periodo
- peso significativo della componente variabile sul totale della remunerazione, modulata in funzione dei ruoli rivestiti dai beneficiari nell'ambito nel processo decisionale della Società
- orizzonte temporale dei piani di incentivazione di medio lungo periodo allineato a quello della programmazione aziendale
- obiettivi quantitativi e qualitativi (inclusi obiettivi legati alla sostenibilità) di breve e medio lungo periodo
- limiti massimi per la componente variabile della remunerazione
- posticipazione del pagamento di una parte rilevante della componente variabile (nell'ambito dei piani di incentivazione di medio-lungo periodo) ad un momento successivo rispetto all'esercizio in cui maturano i relativi presupposti
- previsione di indennità in caso di cessazione del rapporto organico o di lavoro non superiori a 24 mesi di retribuzione globale annua (oltre a quelle di legge)
- remunerazione solo fissa per gli amministratori non esecutivi e indipendenti
- remunerazione fissa per i componenti del Collegio Sindacale

La seguente tabella mostra l'andamento delle votazioni sulla relazione sulla remunerazione negli ultimi 5 anni:

Data Assemblea	Presenti Favorevoli	Presenti Contrari	Presenti Astenuti	Presenti Non votanti
27 aprile 2017*	99,997561 % 30.542.352 azioni	0,002062 % 745 azioni	0 % 0 azioni	0 % 0 azioni
24 aprile 2018*	99,461613 % 30.710.093 azioni	0,538387 % 166.234 azioni	0 % 0 azioni	0 % 0 azioni
29 aprile 2019*	99,733195 % 31.287.475 azioni	0,266805 % 83.700 azioni	0 % 0 azioni	0 % 0 azioni
30 aprile 2020	99,529170 % 31.498.912 azioni	0,470830 % 149.008 azioni	0 % 0 azioni	0 % 0 azioni
26 aprile 2021	99,518094 % 31.458.984 azioni	0,481906 % 152.337 azioni	0 % 0 azioni	0 % 0 azioni

* votazione solo sulla Politica

1.2 Soggetti coinvolti nella predisposizione e approvazione della Politica; nominativo degli esperti indipendenti intervenuti nella predisposizione della Politica

La Politica è adottata attraverso un processo che ne prevede la definizione da parte del Consiglio di Amministrazione su proposta del Comitato per la Remunerazione e la successiva approvazione vincolante da parte dell'Assemblea.

Il Comitato per la Remunerazione ha il compito di presentare al Consiglio proposte per la remunerazione degli amministratori delegati, monitorando l'applicazione delle decisioni adottate dal Consiglio stesso nonché di valutare periodicamente i criteri adottati per la remunerazione dei dirigenti con responsabilità strategiche ("**Dirigenti Strategici**"), vigilando sulla loro applicazione e formulando al Consiglio raccomandazioni in generale.

Il Comitato per la Remunerazione, inoltre, valuta periodicamente l'adeguatezza, la coerenza complessiva e la concreta applicazione della Politica, avvalendosi delle informazioni fornite dagli amministratori delegati, e riferisce agli Azionisti sulle modalità di esercizio delle proprie funzioni, presenziando attraverso il Presidente e o un membro a ciò designato all'Assemblea annuale di approvazione del bilancio.

Nel predisporre la prima Politica, Aeroporto di Bologna si è avvalso della consulenza dell'esperto indipendente Hay Group, che ha predisposto nel luglio 2015, su incarico dell'Emittente, uno studio sul piano di incentivazione di medio-lungo periodo poi adottato da parte della Società (contenente anche un'analisi comparativa della remunerazione degli amministratori esecutivi con poteri di gestione delle principali società aeroportuali quotate in Italia e in Europa) nonché di un'analisi comparativa della remunerazione dei presidenti del Consiglio di Amministrazione non esecutivi e dei membri dei comitati interni al Consiglio stesso in società italiane quotate con caratteristiche simili alla Società in termini dimensionali.

La prima versione della Politica è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione tenutasi in data 11 giugno 2015. Un aggiornamento della Politica è stato messo a punto dal Comitato per la Remunerazione di seguito ad aggiornamento di *benchmark* di settore curato nel 2018 dall'esperto indipendente Korn Ferry. Tale aggiornamento è stato oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Società in data 14 marzo 2019 e, quindi, dell'Assemblea dei soci del 29 aprile 2019. La Politica è stata, quindi, ulteriormente revisionata al fine di recepire le previsioni del D.Lgs. 49/2019 e della relativa normativa regolamentare e, su proposta del Comitato per la remunerazione nella riunione del 30 marzo 2020, è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 30 marzo 2020 e, successivamente, dall'Assemblea dei soci del 30 aprile 2020.

Il Consiglio, su proposta del Comitato, ha ritenuto di intervenire sulla Politica approvata nel 2020 dall'Assemblea per rimodulare il *range* del rapporto componente variabile/componente fissa della remunerazione degli amministratori esecutivi e dirigenti strategici, con l'obiettivo di restringerlo e renderlo più aderente all'effettiva componente variabile riconosciuta negli ultimi esercizi in attuazione della Politica. Inoltre, il Consiglio ha definito in via straordinaria degli interventi specifici nel corso del 2021 per fronteggiare gli effetti della pandemia di COVID-19 e adeguare la remunerazione dei Key Personnel (e specificamente dell'Amministratore delegato) al conseguente mutato scenario. Inoltre, sulla scorta delle esperienze maturate nel 2020 e 2021 per gestire gli effetti sulla politica retributiva della crisi sanitaria, il Consiglio, su proposta del Comitato, ha deciso di dotarsi di un processo più strutturato e articolato per la deroga temporanea alla Politica qualora si presentino circostanze eccezionali in cui la deroga sia necessaria ai fini del perseguimento degli interessi a lungo termine e della sostenibilità della Società e/o per assicurare la capacità della Società di stare sul mercato. Le modalità per avvalersi di questo nuovo strumento sono indicate nel successivo punto 1.3.1.(vii).

La Politica descritta, come sopra rivista e integrata, è stata oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione del 14 marzo 2022, su proposta del Comitato per la Remunerazione, ed è sottoposta all'approvazione dell'Assemblea convocata per l'approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2021.

Per i meccanismi di funzionamento, le attività e, ove applicabile, la composizione dell'Assemblea, del Consiglio di Amministrazione e dal Comitato per la Remunerazione nel 2021, si rinvia alla Relazione sulla Corporate Governance anno 2021, pubblicata sul sito della Società www.bologna-airport.it, alla sezione Investor Relations.

1.3 Finalità, principi e durata della Politica; modifiche apportate rispetto alla precedente politica per la remunerazione

1.3.1 Finalità e principi della Politica

La Politica stabilisce le finalità e i principi per la definizione delle remunerazioni delle principali figure manageriali della Società e del Gruppo volti ad attrarre, trattenere e motivare persone dotate delle qualità professionali richieste per gestire con successo la Società e il Gruppo e ad allineare i loro interessi alla strategia aziendale con il perseguimento dell'obiettivo prioritario di sostenibilità e di creazione di valore per gli azionisti in un orizzonte di medio-lungo periodo.

La Politica stabilisce anche linee guida e principi per la proposta consiliare all'Assemblea degli azionisti per un'adeguata remunerazione dei componenti degli organi collegiali, di amministrazione e controllo.

Al fine di raggiungere gli obiettivi sopra menzionati, la Società, alla luce delle caratteristiche dimensionali e organizzative del Gruppo e della natura del mercato in cui questo opera, nel determinare la remunerazione dei Soggetti Rilevanti (come infra definiti) adotta una Politica basata sui seguenti principi:

(i). la remunerazione degli amministratori esecutivi investiti di particolari cariche all'interno del Consiglio di Amministrazione e dei Dirigenti Strategici deve prevedere una componente fissa annua e una componente variabile, legata al raggiungimento di specifici obiettivi di *performance*, anche eventualmente di natura non economica, fermo restando che si ritiene opportuno prevedere che:

a) la componente fissa e la componente variabile siano adeguatamente bilanciate in funzione degli obiettivi strategici e della Politica di gestione dei rischi dell'emittente, tenuto anche conto del settore di attività in cui esso opera e delle caratteristiche dell'attività d'impresa concretamente svolta;

b) la componente fissa sia sufficiente a remunerare la prestazione dell'amministratore nel caso in cui la componente variabile non fosse erogata a causa del mancato raggiungimento degli obiettivi di *performance* indicati dal Consiglio di Amministrazione;

c) siano introdotti sia degli obiettivi di breve periodo, al fine di incentivare il raggiungimento dei risultati previsti dalla programmazione annuale, sia obiettivi di medio-lungo periodo, al fine di favorire l'allineamento degli interessi degli amministratori esecutivi e dei Dirigenti Strategici a quelli degli azionisti, fermo restando che - su base annualizzata - la corresponsione di una porzione non trascurabile della

componente variabile della remunerazione debba essere corrisposta in funzione del raggiungimento di questi ultimi obiettivi;

d) la componente variabile della remunerazione corrisponda, nel suo complesso e su base annualizzata, a una percentuale non trascurabile della componente fissa lorda. In particolare, devono essere previsti limiti massimi per le componenti variabili – sia per la componente variabile legata a obiettivi di breve periodo, sia per quella legata a obiettivi di medio/lungo periodo – su base annualizzata, tra il 30% e il 50% della componente fissa lorda per ciascuna delle due componenti variabili;

e) gli obiettivi di *performance* - ovvero i risultati economico-finanziari e gli eventuali altri obiettivi specifici cui è collegata l'erogazione delle componenti variabili (ivi compresi gli obiettivi definiti per i piani di remunerazione basati su azioni) - siano predeterminati, misurabili, sfidanti, raggiungibili e collegati alla creazione di valore per gli azionisti in un orizzonte di medio-lungo periodo. Per quanto riguarda gli obiettivi economico-finanziari, gli elementi a cui vanno commisurate le componenti variabili sono individuati in EBITDA gestionale, EBT gestionale e ROCE, nonché in eventuali ulteriori obiettivi economico-finanziari definiti puntualmente in base alle evoluzione degli andamenti gestionali e dei piani aziendali, tenuto altresì conto di eventuali contingenze, come risultanti dal bilancio dell'Emittente approvato di volta in volta per l'esercizio e/o gli esercizi di riferimento; per quanto riguarda altri obiettivi specifici essi possono essere individuati, tra l'altro, in livelli di qualità dei servizi aeroportuali, avanzamento del piano investimenti e target di sviluppo traffico. Si segnala che la componente variabile tiene anche in considerazione i criteri e gli obiettivi relativi alla responsabilità sociale d'impresa, come individuati nella dichiarazione di carattere non finanziario predisposta ai sensi del D.Lgs. 254/2016;

f) gli obiettivi di medio-lungo periodo abbraccino un orizzonte temporale coincidente, tendenzialmente, con quello del *business plan* del Gruppo e tengano in considerazione gli aggregati e/o le medie dei risultati dei singoli periodi che lo compongono, per incentivare il raggiungimento complessivo dei target ivi previsti, anche attraverso meccanismi c.d. "*rolling*", che tengano cioè in considerazione cicli triennali ricorrenti, con l'assegnazione di un nuovo ciclo di piano ogni anno;

g) una porzione della componente variabile da erogarsi a seguito del raggiungimento degli obiettivi di breve e di medio-lungo periodo, pari almeno al 30% di detta componente variabile, possa essere corrisposta attraverso l'assegnazione di azioni o di opzioni (anche virtuale) nell'ambito di piani di incentivazioni azionaria, con un periodo di maturazione o di *vesting* annuale, nel primo caso e almeno triennale nel secondo caso;

h) la corresponsione della porzione della componente variabile legata al raggiungimento degli obiettivi di medio-lungo periodo sia differita rispetto al momento in cui sorgono i presupposti per la sua erogazione, considerando tuttavia sia che i principi per la determinazione di tale porzione qui previsti già implicano la posticipazione della corresponsione della componente variabile rispetto agli esercizi in cui questa matura,

sia la necessità di rendere coerente il momento del *pay out* con la durata dei mandati dei consiglieri beneficiari;

i) la parte variabile della remunerazione legata al raggiungimento degli obiettivi di medio-lungo periodo sia corrisposta esclusivamente qualora alla data dell'erogazione il rapporto organico o di lavoro dei Soggetti Rilevanti sia ancora in essere, salvo per specifiche deroghe in caso di risoluzione consensuale di detti rapporti, licenziamento senza giusta causa o dimissioni per giusta causa e in caso di successione;

j) ove gli amministratori esecutivi investiti di particolari cariche all'interno del Consiglio di Amministrazione siano anche Dirigenti Strategici, i compensi complessivamente percepiti per effetto delle diverse cariche rivestite rispondano complessivamente ai principi e alle linee guida della Politica;

k) devono essere previsti dei meccanismi contrattuali che consentano alla Società di chiedere, in tutto o in parte, la restituzione di componenti variabili della remunerazione versate (o di trattenere somme oggetto di differimento) determinate sulla base di dati che si siano rivelati in seguito manifestamente errati;

(ii). la remunerazione degli amministratori non esecutivi e degli amministratori indipendenti e la remunerazione dei componenti il Collegio Sindacale non deve essere legata al raggiungimento di obiettivi qualitativi o quantitativi e deve essere adeguata alla carica e al ruolo svolto all'interno del Consiglio e dei Comitati e del Collegio Sindacale previsti dal Codice di Autodisciplina;

(iii). fatto salvo quanto previsto per legge e dai contratti collettivi nazionali limitatamente al periodo di preavviso (ovvero alla relativa indennità sostitutiva), le eventuali indennità per la cessazione anticipata del rapporto di amministrazione o per il suo mancato rinnovo ovvero le eventuali indennità dovute ai Dirigenti Strategici in caso di risoluzione dei rapporti di lavoro non devono superare 2 (due) annualità di retribuzione globale annua, ciascuna calcolata come Retribuzione Annua Lorda in vigore alla data di risoluzione del rapporto di lavoro incrementata della media dell'ultimo triennio a titolo di premio variabile annuale e di incentivazione a lungo termine (di seguito, complessivamente, "**Totale dei Compensi**");

(iv). gli eventuali corrispettivi per i patti di non concorrenza devono avere dei limiti quantitativi pari al 100% del Totale dei Compensi;

(v). nell'ambito della remunerazione complessiva dei Soggetti Rilevanti possono essere previsti rimborsi spesa a piè di lista e possono essere assegnati *fringe benefit* secondo quanto stabilito dalla *policy* aziendale. I Soggetti Rilevanti potranno inoltre essere inclusi tra i beneficiari di polizze per responsabilità civile degli amministratori, sindaci e dirigenti con responsabilità strategiche e polizze mediche nonché di *policy* aziendali per rimborsi di spese legali e sanzioni amministrative-pecuniarie, con oneri a carico della Società;

(vi). non possono essere attribuiti bonus completamente discrezionali ai Soggetti Rilevanti, ferma restando tuttavia la possibilità di attribuire a tali figure in via eccezionale dei bonus una tantum in relazione a specifiche operazioni straordinarie di particolare rilevanza strategica od operativa o in caso di raggiungimento da parte della Società di obiettivi patrimoniali, economici o finanziari ritenuti dalla Società particolarmente significativi, previo il

parere positivo del Comitato per la remunerazione e purché sia espletata la procedura prevista dal relativo regolamento per le operazioni con parti correlate;

(vii). il Consiglio, su proposta del Comitato, potrà derogare temporaneamente alla Politica qualora si presentino circostanze eccezionali in cui la deroga sia necessaria ai fini del perseguimento degli interessi a lungo termine e della sostenibilità della Società e/o per assicurare la capacità della Società di stare sul mercato. Tale deroghe dovranno essere decise dal Consiglio su proposta del Comitato, che è l'organo demandato a verificare la presenza di tali situazioni di eccezionalità e a formulare proposte di deroga temporanea. Le eventuali deroghe approvate, che possono riguardare uno o più principi o elementi della Politica (anche come riflessi negli accordi con i Soggetti Rilevanti o nei piani di incentivazione già in essere) e devono essere rese note nella successiva relazione sulla remunerazione, riportando le motivazioni di tale deroga. Ove necessario, tali deroghe potranno essere approvate solo purché sia espletata la procedura prevista dal relativo regolamento dell'Emittente per le operazioni con parti correlate. In particolare, gli elementi delle Politica a cui è possibile derogare sono gli obiettivi o target dei piani di incentivazione o il rapporto tra la componente variabile e la componente fissa della remunerazione, laddove eventi esogeni determinino situazioni disruptive rispetto ai piani approvati dal Consiglio di Amministrazione, ovvero rendano, anche temporaneamente, non definibili piani pluriennali (es. guerre, pandemie, altri eventi di carattere straordinario) o rendano necessario un incremento della componente fissa della remunerazione ai fini della retention.

1.3.2 Destinatari della Politica

I destinatari della Politica sono (collettivamente, i **"Soggetti Rilevanti"**):

(i). gli amministratori e, all'interno del Consiglio di Amministrazione della Società, gli amministratori esecutivi[1], gli amministratori non esecutivi[2] e quelli indipendenti[3];

(ii). i dirigenti con responsabilità strategiche (i **"Dirigenti Strategici"**), per tali intendendosi i dirigenti, come individuati dal Consiglio di Amministrazione della Società, che detengono il potere o la responsabilità della pianificazione, della direzione e del controllo delle attività dell'Emittente o il potere di adottare decisioni che possono incidere sull'evoluzione o sulle prospettive future dello stesso[4];

(iii). i componenti del Collegio Sindacale.

1.3.3 Determinazione della remunerazione dei componenti del Consiglio di amministrazione

I compensi degli amministratori sono stabiliti come segue:

(i). all'atto dell'insediamento o nella prima riunione utile successiva, il Consiglio di Amministrazione, su proposta del Comitato, provvede a determinare i compensi spettanti agli amministratori esecutivi investiti di particolari

[1] Per tali intendendosi gli amministratori esecutivi ai sensi dell'art. 2 del Codice di Corporate Governance.
[2] Per tali intendendosi gli amministratori diversi da quelli esecutivi.
[3] Per tali intendendosi gli amministratori in possesso dei requisiti di cui all'art. 147-ter del TUF e della Raccomandazione 2 del Codice di Corporate Governance.
[4] Definizione contenuta nello IAS 24.

cariche, agli altri amministratori esecutivi ed eventualmente a quelli indipendenti ai sensi dell'art. 2389, ultimo comma, del codice civile;

(ii). la remunerazione dei nuovi amministratori esecutivi investiti di particolari cariche in sostituzione di quelli cessati o decaduti ovvero nominati in caso di integrazione del Consiglio di Amministrazione è determinata da quest'ultimo, su proposta del Comitato, nel corso della prima riunione in cui parteciperanno i nuovi consiglieri o nella prima seduta utile successiva;

(iii). la determinazione dei compensi previsti dalle precedenti punti (i) e (ii) è effettuata nel rispetto della Politica, fermo restando la possibilità per il Consiglio di Amministrazione di discostarsi eccezionalmente dalla stessa quando sorgano specifiche esigenze che rendono necessaria una deroga alla Politica, come verificate dal Comitato, e purché sia espletata la procedura prevista dal relativo regolamento per le operazioni con parti correlate;

(iv). la determinazione dei compensi e degli incentivi nell'ambito dei parametri indicati nella Politica nonché la definizione degli obiettivi ivi indicati è effettuata dal Consiglio di Amministrazione su proposta del Comitato, tenendo in considerazione il ruolo aziendale dei Soggetti Rilevanti interessati, la remunerazione media di mercato, le specifiche esigenze di incentivazione e l'andamento della Società. Il Comitato raccoglie i necessari dati di mercato in termini di prassi, politiche e *benchmark*, avvalendosi ove ritenuto necessario della Direzione Risorse Umane e della Direzione Affari Legali e Societari della Società ed, eventualmente, di consulenti esterni indipendenti;

(v). eventuali bonus straordinari e le eventuali deroghe alla Politica sono deliberati di volta in volta dal Consiglio di Amministrazione in base alle proposte formulate dal Comitato;

(vi). il Consiglio di Amministrazione, e per esso l'amministratore a ciò delegato, si occupano della gestione dei programmi e dei piani di incentivazione;

(vii). le proposte del Comitato sono supportate da adeguata attività istruttoria, coinvolgendo nei lavori, ove possibile, anche membri del Collegio sindacale;

(viii). il Consiglio di Amministrazione e/o il Comitato possono avvalersi di esperti in materia di politiche retributive indipendenti per le analisi a supporto della determinazione dei compensi dei componenti del Consiglio di Amministrazione.

Si rinvia alla SEZIONE II della presente Relazione sulla remunerazione per il dettaglio dei compensi corrisposti agli amministratori nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021.

1.3.4 Determinazione della remunerazione dei Dirigenti Strategici

I compensi dei Dirigenti Strategici saranno stabiliti come segue:

(i). la remunerazione dei Dirigenti Strategici viene stabilita dal Consiglio di Amministrazione o dall'Amministratore delegato a ciò preposto, nel rispetto delle linee guida e dei principi stabiliti nella presente Politica, fermo restando

la possibilità per il Consiglio di Amministrazione o dell'Amministratore delegato preposto di discostarsi eccezionalmente da detti criteri quando ciò sia condizione necessaria per attrarre nuovi talenti in azienda ovvero sorgano specifiche esigenze legate alla *retention* di particolari figure. In tal caso, sarà acquisito il preventivo parere positivo del Comitato e sarà espletata la procedura prevista dal relativo regolamento per le operazioni con parti correlate;

(ii). la determinazione dei compensi e degli incentivi nell'ambito dei parametri indicati dalla Politica è effettuata dal Consiglio di Amministrazione o dall'Amministratore delegato preposto, tenendo in considerazione il ruolo aziendale dei Soggetti Rilevanti interessati, la remunerazione media di mercato, le specifiche esigenze di incentivazione e l'andamento della Società;

(iii). eventuali bonus per i Dirigenti Strategici ai sensi del precedente saranno deliberati di volta in volta dal Consiglio di Amministrazione, sentito il Comitato per la remunerazione;

(iv). il Consiglio di Amministrazione, e per l'esso l'Amministratore a ciò delegato, si occuperanno della gestione dei programmi e dei piani di incentivazione che hanno come destinatari i Dirigenti Strategici;

(v). il Consiglio di Amministrazione e/o l'Amministratore delegato preposto potranno avvalersi di esperti in materia di politiche retributive indipendenti per le analisi a supporto della determinazione dei compensi dei Dirigenti Strategici.

Si rinvia alla SEZIONE II della presente Relazione sulla remunerazione per il dettaglio dei compensi corrisposti ai dirigenti strategici nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021.

1.3.5 Determinazione della remunerazione dei componenti del Collegio Sindacale

La remunerazione dei componenti il Collegio Sindacale è di competenza dell'Assemblea degli azionisti su proposta del Consiglio di Amministrazione, determinata secondo i seguenti principi:

(i). i compensi dovranno essere determinati in via per quanto più possibile forfettaria e predeterminata, considerando di tempo in tempo la regolamentazione vigente e tenendo conto: i) delle categorie di prestazione rese per lo svolgimento dell'incarico; ii) dell'ampiezza e della complessità dell'incarico in relazione alla natura, alla dimensione economica, alla complessità, al settore di attività, all'assetto organizzativo e alle caratteristiche della società; iii) dell'adeguatezza all'importo dell'opera ed al decoro della professione (art. 2233 del codice civile);

(ii). gli incrementi delle quote di compenso riconosciuto al Collegio Sindacale per le attività di cui agli artt. 2403 e 2429 del codice civile dovranno privilegiare la componente fissa riducendo la parte variabile connessa alle partecipazioni alle sedute, con un incremento del 40% dei compensi riservato al Presidente del Collegio sindacale unicamente sulla voce di compenso per l'attività di Redazione della Relazione al Bilancio dell'esercizio precedente;

(iii). il Consiglio di Amministrazione e/o il Comitato per la remunerazione potranno avvalersi di esperti in materia di politiche retributive indipendenti per le analisi a supporto della determinazione dei compensi dei componenti del Collegio Sindacale.

Anche relativamente ai compensi del Collegio Sindacale, sono state recepite le linee di indirizzo proposte dall'organo amministrativo onde dare pronta attuazione alle disposizioni introdotte dal D.Lgs. 49/2019, che ha recepito in Italia la Direttiva (UE) 2017/828 del 17 maggio 2017 (*Shareholders Rights Directive*), e alla relativa normativa regolamentare applicabile; ciò altresì sul presupposto che i criteri per la determinazione dei compensi e dei rimborsi spese spettanti per la funzione di Sindaco di società contenuti nel del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, convertito con Legge n. 27 del 24 marzo 2012, abbiano disposto la non obbligatorietà delle Tariffe Professionali ed una motivata discrezionalità nella loro determinazione.

Si rinvia alla SEZIONE II della presente Relazione sulla remunerazione per il dettaglio dei compensi corrisposti ai membri del Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021.

1.3.6 Ruolo di vigilanza del Comitato per la remunerazione

Il Comitato per la Remunerazione valuta periodicamente l'adeguatezza, la coerenza complessiva e la concreta applicazione della Politica, avvalendosi delle informazioni fornite dagli amministratori delegati, e riferisce agli azionisti sulle modalità di esercizio delle proprie funzioni, presenziando attraverso il presidente e o un membro a ciò designato all'Assemblea annuale di approvazione del bilancio.

1.3.7 Durata della Politica

La Politica avrà una durata di tre anni a decorrere dalla data di approvazione del bilancio chiuso il 31 dicembre 2021.

1.3.8 Eventuali cambiamenti rispetto alla Politica da ultimo sottoposta all'Assemblea dei soci della Società

Le proposte di modifica alla Politica rispetto a quella precedentemente approvata sono le seguenti:

a) rimodulazione del *range* del rapporto componente variabile/componente fissa della remunerazione degli amministratori esecutivi e dirigenti strategici, con l'obiettivo di restringerlo e renderlo più aderente all'effettiva componente variabile riconosciuta negli ultimi esercizi ai destinatari della Polita in attuazione della stessa. Tale *range* è stato modificato dal 20% - 50% al 30% - 50%;

b) l'introduzione, alla luce delle necessità di interventi di carattere straordinario sulle politiche retributive a seguito di eventi straordinari, di un processo più articolato e strutturato per la deroga temporanea alla Politica qualora si presentino circostanze eccezionali in cui la deroga sia necessaria ai fini del perseguimento degli interessi a lungo termine e della sostenibilità della Società e/o per assicurare la capacità della Società di stare sul mercato.

Le modalità per avvalersi di questo nuovo strumento sono indicate nel precedente punto 1.3.1.(vii).

Tali revisioni non sono state proposte a seguito di voti o valutazioni espressi dagli azionisti nel corso delle assemblee che hanno deliberato in merito alla politica della remunerazione della Società.

1.4 Componente variabile della remunerazione; caratteristiche dei piani di incentivazione; obiettivi di performance; criteri utilizzati per la valutazione del raggiungimento degli obiettivi di *performance*; *clawback*

La componente variabile della remunerazione degli amministratori esecutivi e dei dirigenti strategici della Società viene corrisposta al raggiungimento dei risultati economici, finanziari e/o di altri obiettivi individuali prefissati, attraverso due meccanismi di incentivazione, di cui uno di breve periodo (MBO) (annuale) e uno (ILT) di medio-lungo periodo. I limiti massimi per le componenti variabili – sia per la componente variabile legata a obiettivi di breve periodo, sia per quella legata a obiettivi di medio/lungo periodo – deve essere compresa su base annualizzata, tra il 30% (nella precedente Politica, 20%) e il 50% della componente fissa lorda per ciascuna delle due componenti variabili.

Alla data della presente Relazione sono correnti i piani di incentivazione di seguito descritti per l'unico amministratore esecutivo e dirigente strategico, individuato nel Direttore Generale ed Amministratore Delegato di Aeroporto di Bologna.

1.4.1 MBO

L'MBO è piano di incentivazione monetario di breve periodo, con assegnazione annuale di obiettivi.

L'MBO 2022 è stato assegnato all'Amministratore Esecutivo e Direttore Generale con delibera del Consiglio di Amministrazione del 14 marzo 2022.

Gli obiettivi assegnati per l'anno 2022 sono obiettivi di carattere economico e finanziario (target costi, Ebitda margin e liquidità) e anche obiettivi inerenti l'avanzamento del piano di sviluppo infrastrutturale e, quindi obiettivi ESG, in specie, in materia di sostenibilità, innovazione. Inoltre, il piano di incentivazione monetario di breve periodo dell'Amministratore Esecutivo e Direttore Generale avrà un ulteriore obiettivo in materia contrattuale aviation, a valere altresì come possibile fattore moltiplicatore dei valori consuntivi degli obiettivi assegnati quali MBO 2022 in relazione a quello che risulterà l'esito di eventuali nuovi accordi strategici in ambito business aviation.

1.4.2 Piani ILT

I piani ILT sono piani di incentivazione monetario di medio-lungo periodo ricorrente (c.d. *rolling*), con assegnazione annuale di obiettivi – di regola – a tre anni.

Con l'adozione dei piani ILT la Società si è prefissa l'obiettivo di incentivare l'Amministratore Delegato e Direttore Generale al miglioramento della *performance* nel medio-lungo termine, con particolare riferimento ai livelli di *performance* economico-finanziaria, di crescita patrimoniale connessa allo sviluppo delle infrastrutture, altresì perseguendo – con le più recenti innovazioni della Politica – obiettivi relativi alla responsabilità sociale d'impresa, in ottica di successo sostenibile d'impresa. Ciò inoltre ricercando e creando le condizioni per una maggiore convergenza di interessi del *management* e degli azionisti e di garantire un maggiore allineamento del pacchetto di remunerazione alle prassi di mercato.

In particolare, i piani ILT consistono nell'assegnazione del diritto a ricevere un premio monetario annuale, stabilito dal Consiglio di Amministrazione, a fronte del raggiungimento di specifici e predeterminati obiettivi di *performance* misurati alla fine del rispettivo ciclo. L'erogazione è inoltre condizionata a che permanga il rapporto di lavoro con la Società durante il triennio di riferimento e sino al momento dell'effettiva erogazione del premio, salvo in alcune ipotesi quali il licenziamento senza giusta causa o dimissioni per giusta causa o risoluzione consensuale del rapporto. Il diritto al premio non è trasferibile a nessun titolo, se non *mortis causa*.

Sono stati assegnati all'Amministratore Delegato e Direttore i seguenti piani ILT ancora in vigore:

- il **Sesto Piano ILT - "Piano di Incentivazione a Lungo Termine (ILT) 2021-2022"**, approvato per il biennio 2021 – 2022 dal Consiglio di amministrazione della Società il 15 marzo 2021. La situazione straordinaria legata alla pandemia di COVID-19 e il suo impatto nel contesto marco-economico e nell'ambito dell'*industry* specifica ha – nel corso del 2020 – determinato, difatti, il rinvio dell'assegnazione dell'obiettivo di medio-lungo periodo ILT 2020-2021 che solo nel 2021, ha visto un'assegnazione eccezionalmente non triennale, bensì, come detto, per il biennio 2021-2022. Questo piano prevede un obiettivo di redditività (EBITDA gestionale), due obiettivi legati alla realizzazione del piano di investimenti aeroportuale, due obiettivi legati all'avanzamento del Piano di sostenibilità in predisposizione nel corrente 2021 e due obiettivi legati all'avanzamento del Piano di trasformazione digitale in predisposizione nel corrente 2021.
- il **Settimo Piano ILT - "Piano di Incentivazione a Lungo Termine (ILT) 2022-2023"**, approvato per il biennio 2022 – 2023 dal Consiglio di amministrazione della Società il 14 marzo 2022. La situazione straordinaria legata alla pandemia di COVID-19 e il suo impatto nel contesto marco-economico e nell'ambito dell'*industry* specifica ha – nel corso del 2021 – determinato, difatti, il rinvio dell'assegnazione dell'obiettivo di medio-lungo periodo ILT 2022-2023 che solo nel 2022, ha visto un'assegnazione eccezionalmente non triennale, bensì, come detto, per il biennio 2022-2023. Questo piano prevede un obiettivo di redditività (EBITDA gestionale), un obiettivo in materia finanziaria con riferimento al parametro ROCE, due obiettivi legati alla realizzazione del piano di investimenti aeroportuale, un obiettivo legato all'avanzamento del Piano di sostenibilità e un obiettivo legato all'avanzamento del Piano di innovazione.
- l'**Ottavo Piano ILT - "Piano di Incentivazione a Lungo Termine (ILT) 2022-2024"**, approvato per il triennio 2022 – 2024 dal Consiglio di amministrazione della Società il 14 marzo 2022. Questo piano prevede un obiettivo di redditività (EBITDA gestionale), un obiettivo in materia finanziaria con riferimento al parametro ROCE, tre obiettivi legati alla realizzazione del piano di investimenti aeroportuale, un obiettivo legato all'avanzamento del Piano di sostenibilità e un obiettivo legato all'avanzamento del Piano di innovazione.

Per ciascuno degli obiettivi possono essere stabiliti livelli di risultato minimi e massimi e, al raggiungimento del livello minimo di risultato, il premio maturato corrisponderà al 50% del premio assegnato. Al raggiungimento o superamento del livello massimo di risultato, il premio maturato corrisponderà al 100% del premio assegnato, mentre in caso di

raggiungimento di un livello di risultato intermedio, il premio maturato sarà calcolato in modo proporzionale tra i livelli minimo e massimo.

Il premio effettivamente spettante al beneficiario è erogato entro i 90 giorni successivi all'approvazione del bilancio di esercizio della Società relativo all'ultimo esercizio del Piano ILT. I Regolamenti dei piani ILT fino al **Quinto Piano** compreso condizionavano l'erogazione del premio alla condizione che l'Emittente avesse conseguito un risultato positivo negli esercizi di riferimento al netto delle erogazioni delle remunerazioni variabili dei piani di breve e medio-lungo periodo e dei premi di risultato aziendali. Il Regolamento ILT del **Sesto Piano** ha eliminato tale clausola condizionale, in considerazione dello scenario macro economico e dell'impatto dell'evento esogeno pandemico diffuso a livello internazionale, sull'industria del trasporto aereo ed aeroportuale, nello specifico. Anche il Regolamento del **Settimo** e, quindi, quello dell'**Ottavo Piano** è stato al riguardo oggetto di revisione per le medesime ragioni, a cui si aggiunge lo scenario internazionale di guerra in ambito europeo, ancora del tutto da comprendere nei suoi sviluppi e negli impatti sul business ed i risultati dell'Emittente.

Nell'ambito dei Regolamenti dei piani ILT correnti, sono previste possibilità di modifica del meccanismo del piano a seguito di operazioni straordinarie eventualmente deliberate dalla Società, nonché di modifiche legislative o regolamentari o di altri eventi suscettibili di influire sugli obiettivi di performance, sul premio o sul piano stesso; in tali evenienze il Consiglio di Amministrazione, previa consultazione del Comitato, ha facoltà di apportare, discrezionalmente, al Regolamento dei piani ILT correnti ed ai documenti a questi connessi tutte le modificazioni ed integrazioni ritenute necessarie e/o opportune, per mantenere quanto più possibile invariati i contenuti sostanziali ed economici essenziali del Piano, nel rispetto degli obiettivi e delle finalità dallo stesso perseguiti e dei diritti economici e patrimoniali riconosciuti dal medesimo, nonché della normativa *pro tempore* vigente.

E' infine previsto che se, successivamente all'erogazione del premio, si accerti che il grado di conseguimento degli obiettivi che ha determinato il premio sia stato calcolato su dati manifestamente errati o falsati e le differenze fra dati utilizzati e dati rettificati siano tali da aver causato, se note per tempo, la maturazione di un premio inferiore a quanto effettivamente erogato, il Consiglio di Amministrazione abbia la facoltà di richiedere al beneficiario (con conseguente obbligo da parte del medesimo) la restituzione di quanto erroneamente erogato (*clawback*).

I termini e le condizioni dell'MBO annuale e dei Piani ILT pluriennali correnti sono conformi ai principi e alle linee guida previsti dalla Politica vigente.

1.5 Coperture assicurative

Tutti i componenti del Consiglio di amministrazione beneficiano di una copertura assicurativa per responsabilità civile derivante dalla carica, nonché del beneficio del rimborso di eventuali spese legali e sanzioni amministrative-pecuniarie sostenute o irrogate in ragione dell'ufficio ricoperto, con oneri a carico della Società, eccettuati i casi di dolo o colpa grave. L'Amministratore Delegato e Direttore Generale gode di una polizza medica per *check up* annuale con oneri a carico della Società.

1.6 Indennità in caso di cessazione del rapporto

Sono previste indennità in caso di cessazione del rapporto di lavoro a favore dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale, secondo le modalità e i termini previsti nell'Articolo 2.2 della presente Relazione.

1.7 Elementi della Politica a cui è possibile derogare in caso di circostanze eccezionali

Per gli elementi della Politica a cui è possibile derogare in caso di circostanze eccezionali si veda il precedente punto 1.3.1 (vii).

SEZIONE II - COMPENSI DEI COMPONENTI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE, DEI DIRIGENTI STRATEGICI E DEI MEMBRI DEL COLLEGIO SINDACALE

Vengono riportate qui di seguito le informazioni relative **alla remunerazione percepita nel corso dell'esercizio al 31 dicembre 2021** da parte dei componenti del Consiglio di Amministrazione di Aeroporto di Bologna, dei Dirigenti Strategici e dei membri del Collegio Sindacale. Si segnala al riguardo che la Società ha individuato in Aeroporto di Bologna un Dirigente Strategico, che riveste il ruolo di Direttore Generale della Società ed altresì è Amministratore Delegato.

PARTE PRIMA - COMPONENTI DELLA REMUNERAZIONI DEGLI AMMINISTRATORI, DEI DIRIGENTI STRATEGICI E DEL MEMBRI DEL COLLEGIO SINDACALE

2.1 Composizione della remunerazione degli amministratori e dei Dirigenti Strategici

La remunerazione degli amministratori di Aeroporto di Bologna e dei Dirigenti Strategici al 31 dicembre 2020 risulta composta dalle seguenti voci:

CARICHE	FISSO	VARIABILE		*BENEFIT*	INDENNITÀ IN CASO DI CESSAZIONE DEL RAPPORTO DI LAVORO
		B[1]	M/L[2]		
Amministratori esecutivi con cariche	√	√	√	√	√
Amministratori non esecutivi	√				
Amministratori indipendenti	√				
Dirigenti Strategici	√	√	√	√	√

[1] Componente variabile legata al raggiungimento di obiettivi di breve periodo

[2] Componente variabile legata al raggiungimento di obiettivi di medio-lungo periodo

Le singole componenti della remunerazione sono attribuite alle diverse categorie di amministratori di Aeroporto di Bologna sopra riportate e ai Dirigenti Strategici coerentemente con quanto previsto dalla Politica.

Con riferimento all'esercizio 2021, l'unico Amministratore e Dirigente Strategico la cui remunerazione prevede una componente fissa e variabile è l'Amministratore delegato e Direttore generale Nazareno Ventola. La componente variabile legata a obiettivi di breve periodo e a obiettivi di medio/lungo periodo, attribuita l'Amministratore delegato e

Direttore generale Nazareno Ventola rispettivamente attraverso l'MBO e i Piani ILT, corrisponde al 30% della componente fissa lorda per ciascuna delle due componenti variabili.

In particolare, le componenti variabili e gli obiettivi di performance della Politica in materia di remunerazione sono stati applicati come di seguito indicato e consuntivato, con evidenza anche degli obiettivi raggiunti in confronto a quelli assegnati al Direttore Generale e Amministratore Delegato, quale dirigente strategico:

MBO 2021

Le attività di consuntivazione dell'MBO 2021, svolte dal Comitato per la Remunerazione nel febbraio 2022, hanno verificato il raggiungimento della quasi totalità degli obiettivi assegnati all'Amministratore delegato e dirigente strategico. In particolare, sono stati integralmente raggiunti gli obiettivi economico-finanziari, per l'annualità assegnati con riferimento ai costi aziendali, ad indici di liquidità ed alla finalizzazione di operazioni di finanziamento strategico. Raggiunti anche gli assegnati target in materia di avanzamento del piano investimenti, come adeguati alle nuove priorità aziendali nel corso del 2021. Quanto, infine agli obiettivi ESG, di trasformazione digitale e in materia di HR retention, solo l'ultimo di essi è stato parzialmente raggiunto e ciò, evidentemente, in un contesto critico in modo straordinario per il segmento del business aeroportuale. Complessivamente, il 97% degli obiettivi 2021 sono stati perseguiti con successo dall'Amministratore delegato e dirigente strategico.

Piano ILT – Quinto Ciclo (2019-2021)

Le attività di consuntivazione dell'ILT Quinto Ciclo - 2019-2021, svolte nel febbraio 2022, hanno verificato il raggiungimento del 50% degli obiettivi assegnati all'Amministratore delegato e dirigente strategico. In particolare, il Ciclo pluriennale 2019-2021, che aveva registrato performance oltre i livelli degli obiettivi assegnati (EBITDA e ROCE) per l'anno 2019, ha visto le annualità 2020 e 2021 talmente negative da determinare pregiudizio sul raggiungimento del *target* pluriennale. Positivamente traguardati gli obiettivi relativi agli assegnati *target* di avanzamento del piano investimenti, come rimodulati in linea con le nuove priorità e fasi realizzative del piano interventi per necessario allineamento agli scenari di settore, attualizzati e già approvati da ENAC.

Per maggiori informazioni sulle componenti variabili della remunerazione degli amministratori di Aeroporto di Bologna e dei Dirigenti Strategici, correnti alla data della presente Relazione, si rinvia al precedente Paragrafo 1.4.2.

I *benefit* assegnati al Dirigente Strategico consistono, a seconda dei casi, nell'uso di automobili, telefoni aziendali ed altri dispositivi tecnologici.

Per maggiori dettagli sulle componenti della remunerazione spettanti e/o corrisposte ai singoli amministratori di Aeroporto di Bologna e Dirigenti Strategici, si rinvia alle tabelle di dettaglio di cui alla Parte Seconda della presente Sezione.

2.2 Indennità in caso di scioglimento anticipato del rapporto organico o di lavoro

Oltre a quanto previsto per legge e dai contratti collettivi nazionali limitatamente al periodo di preavviso (ovvero alla relativa indennità sostitutiva), sono previste le seguenti indennità a favore degli amministratori esecutivi e al Presidente del Consiglio di Amministrazione di Aeroporto di Bologna in caso di scioglimento anticipato del rapporto organico o di lavoro. Poiché la società deve considerarsi "di minori dimensioni" ai sensi dell'art. 3 comma 1, lettera f, del Regolamento Consob n. 17221 del 12 marzo 2010, le informazioni sulle indennità sono fornite limitatamente alle predette due categorie di soggetti:

(a) al solo Amministratore delegato e Direttore generale Nazareno Ventola spetta un'indennità in caso di scioglimento anticipato del rapporto di lavoro subordinato quale Direttore generale, pari a due annualità di retribuzione globale annua, ciascuna calcolata come Retribuzione Annua Lorda in vigore alla data di risoluzione del rapporto di lavoro incrementata della media dell'ultimo triennio a titolo di premio variabile annuale e di incentivazione a lungo termine. L'assegnazione dell'indennità non è legata ai criteri di *performance*. Il diritto all'indennità matura nell'ipotesi in cui il rapporto di lavoro dovesse essere risolto da parte della Società – anche nell'ambito di un licenziamento collettivo – per ragioni di carattere oggettivo, ovvero per motivazioni di carattere tecnico, organizzativo e produttivo, ivi comprese le ipotesi di ristrutturazione, riorganizzazione, riconversione aziendale, anche in caso di crisi o ammissione a procedure concorsuale, soppressione della funzione di Direttore generale o per fatto o colpa del Dirigente che non determinino una giusta causa di risoluzione del rapporto con effetto immediato, e indipendentemente dalla verifica in ordine alla giustificatezza o meno di detta risoluzione;

(b) gli effetti della cessazione del rapporto di lavoro sui diritti spettanti ai sensi del Piano ILT sono indicati nel precedente Paragrafo 1.5 (b);

(c) non sono previsti accordi che prevedono il mantenimento o l'assegnazione di benefici non monetari a favore di coloro che abbiano cessato il loro incarico o la stipula di contratti di consulenza per il periodo successivo alla cessazione del rapporto;

(d) il solo Amministratore delegato e Direttore generale Nazareno Ventola ha concluso un accordo di non concorrenza con la Società che prevede un compenso;

(e) nessun amministratore o Dirigente Strategico che ha diritto a un'indennità per la cessazione del rapporto organico o di lavoro ha cessato il proprio incarico nel 2021.

2.3 Deroghe alla Politica

Nel 2021 non si sono avute deroghe alla Politica, ad eccezione del fatto che si è assegnato al relativo beneficiario l'Amministratore delegato e Direttore generale Nazareno Ventola il Sesto Piano ILT solo per il biennio 2021-2022, in considerazione delle incertezze sugli sviluppi futuri del settore aeroportuale connessi alla pandemia di COVID-19.

2.4 Meccanismi di correzione della componente variabile della remunerazione

Non sono stati applicati meccanismi di correzione *ex post* della componente variabile, ad eccezione della revisione di uno degli obiettivi di avanzamento del piano investimenti del Quinto Piano ILT corrente, come deliberato in data 15 marzo 2021 dall'organo amministrativo per allineamento alla nuova strategia post-pandemica, per le ragioni sopra esposte al Paragrafo 2.1.

2.5 Componenti della remunerazione dei membri del Collegio Sindacale

La remunerazione dei membri del Collegio Sindacale di Aeroporto di Bologna al 31 dicembre 2020 risulta composta dalle seguenti voci:

CARICHE	FISSO	VARIABILE
Membri del Collegio Sindacale	√	

In particolare, l'Assemblea dei soci del 29 aprile 2019, all'atto della nomina del Collegio Sindacale ed in base alle Linee di indirizzo approvate dall'organo amministrativo del 21 febbraio 2019 in materia, ha deliberato di attribuire ai Sindaci i seguenti emolumenti, oltre al rimborso delle spese di viaggio e di soggiorno documentate e sostenute per l'espletamento dell'incarico:

1. Euro 12.000,00 (dodicimila) per le riunioni periodiche per le attività svolte ai sensi dell'art. 2403, comma 1 e art. 2404 del codice civile. In caso di nomina o sostituzione in corso d'anno, l'onorario è ragguagliato al periodo di effettiva permanenza in carica;
2. Euro 20.000,00 (ventimila) per la redazione della relazione al bilancio dell'esercizio precedente di cui all'art. 2429 del codice civile, riconoscendo al Presidente del Collegio sindacale la maggiorazione del 40% (quaranta per cento);
3. Euro 5.000,00 (cinquemila) per le prestazioni specifiche diverse da quelle indicate nei precedenti punti 1 e 2, qualora il Collegio sindacale sia chiamato, per legge, al rilascio di valutazioni, pareri o relazioni. Si precisa che

tale onorario compete, in ogni caso, al momento della sottoscrizione delle relazioni che accompagnano il bilancio o i bilanci straordinari, senza alcun riferimento temporale richiesto dall'espletamento del compito;

4. Euro 500,00 (cinquecento) forfettarie per la partecipazione a ciascuna riunione del Consiglio di Amministrazione, dell'Assemblea, dei Comitati e a ciascuna riunione del Collegio sindacale differente dagli incontri periodici di cui al punto 1.

Si evidenzia che l'ammontare del gettone di partecipazione alle suddette riunioni è stato forfettizzato, in allineamento a quello stabilito attualmente per i Consiglieri di Amministrazione alle sedute dei Comitati Interni. Il compenso sarà spettante anche in caso di audio, video e teleconferenza. In esito alle maggiorazioni di cui sopra non sarà più corrisposta alcuna indennità per i tempi di trasferimento, essendo gli stessi considerati assorbiti nei compensi di cui ai punti 1, 2 e 4. I suddetti compensi sono da intendersi comprensivi anche dei cd. "rimborsi per le spese generali di Studio e per le indennità di assenza dallo Studio per trasferte al di fuori del Comune ove è ubicato lo Studio del Membro del Collegio sindacale" e dei compensi spettanti per l'eventuale parere sulla delibera del Consiglio di Amministrazione che fissa la remunerazione degli Amministratori investiti di particolari cariche, ex art. 2389, comma 3, c.c., oltre che eventuali pareri sulla delibera del Consiglio di amministrazione in materia di cooptazione degli Amministratori; tutti i compensi sono da liquidarsi trimestralmente.

2.6 Tabella di confronto degli ultimi cinque esercizi della variazione annuale dei compensi, dei risultati della società e della remunerazione media dei dipendenti nell'esercizio 2021 (in Euro)

Compenso di ciascuno dei soggetti per i quali sono fornite informazioni nominative	Ultima nomina	2017	Var % 17/16	2018	Var % 18/17	2019	Var % 19/18	2020	Var % 20/19	2021	Var % 21/20
			+/-		+/-		+/-		+/-		+/-
Postacchini Enrico	29.04.2019	72.750	-1,3%	72.750	0,0%	93.989	29,2%	94.750	0,8%	102.500	8,2%
Nazareno Ventola	29.04.2019	372.176	-4,3%	390.482	4,9%	434.559	11,3%	311.781	-28,3%	395.535	26,9%
Pascotto Laura	29.04.2019	14.750	46,9%	17.250	16,9%	16.500	-4,3%	15.750	-4,5%	18.000	14,3%
Troncone Marco	29.04.2019			1.554	n.s	13.750	n.s	12.250	-10,9%	15.250	24,5%
Giannini Silvia	29.04.2019					16.712	n.s	23.750	42,1%	26.000	9,5%
Tozzi Gennarino	29.04.2019					8.231	n.s	6.685	-18,8%		-100,0%
Sidoli Eugenio	29.04.2019					16.212	n.s	22.000	35,7%	24.750	12,5%
Veronesi Valerio	29.04.2019					8.481	n.s	10.000	17,9%	12.000	20,0%
Cavallaro Giovanni	26.04.2021							2.951	n.a.	12.500	323,6%
Mantecchini Luca	27.04.2016	24.250	16,2%	25.000	3,1%	8.288	-66,8%		n.a.		n.a.
Tabellini Giorgio	27.04.2016	12.500	-2,0%	12.250	-2,0%	4.019	-67,2%		n.a.		n.a.
Grandi Giada	29.04.2019	11.750	-6,0%	12.250	4,3%	13.250	8,2%	12.000	-9,4%	15.000	25,0%
Bonfiglioli Sonia	27.04.2016	26.250	11,5%	26.750	1,9%	8.788	-67,1%		n.a.		n.a.
Trombone Domenico L.	30.10.2017	2.820	n.s	15.080	434,8%	3.920	-74,0%		n.a.		n.a.
Floriddia Pietro	27.04.2016	50.112	12,6%	53.528	6,8%	34.380	-35,8%		n.a.		n.a.
Fellegara Anna Maria	27.04.2016	36.837	245,0%	38.688	5,0%	22.690	-41,4%		n.a.		n.a.
Tiezzi Matteo	27.04.2016	35.684	148,6%	41.159	15,3%	25.450	-38,2%		n.a.		n.a.
Voci Pietro	29.04.2019					14.077	n.s	52.500	272,9%	51.000	-2,9%
Bonura Alessandro	29.04.2019					12.822	n.s	39.789	210,3%	39.520	-0,7%
Gardin Samantha	29.04.2019					12.090	n.s	40.068	231,4%	39.000	-2,7%
		2017	Var % 17/16	2018	Var % 18/17	2019	Var % 19/18	2020	Var % 20/19	2021	Var % 21/20
Remunerazione media dipendenti AdB		38.800	0,2%	39.861	2,7%	39.164	-1,7%	39.276	0,3%	40.494	3,1%
Risultati del Gruppo		2017	Var % 17/16	2018	Var % 18/17	2019	Var % 19/18	2020	Var % 20/19	2021	Var % 21/20
Traffico passeggeri		8.198.102	6,7%	8.506.658	3,8%	9.405.920	10,6%	2.506.258	-73,4%	4.103.816	63,7%
EBITDA gestionale consolidato (€ '000)		33.181	15,8%	37.973	14,4%	44.075	16,1%	-5.638	-112,8%	3.145	155,8%
Utile consolidato (€ '000)		16.183	41,9%	17.927	10,8%	20.852	16,3%	-13.590	-165,2%	-6.717	-50,6%

PARTECIPAZIONI DETENUTE, NELLA SOCIETÀ E NELLE SOCIETÀ CONTROLLATE, DAI COMPONENTI DEGLI ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO, DAI DIRETTORI GENERALI NONCHÉ DAGLI STRETTI FAMILIARI

Cognome	Nome	Carica	Titolo del possesso	Società partecipata	Numero di azioni possedute alla fine dell'esercizio precedente	Numero di azioni acquistate	Numero di azioni vendute	Numero di azioni possedute alla fine dell'esercizio in corso
VENTOLA	**NAZARENO**	Amministratore Esecutivo e Direttore Generale [1]	proprietà	AdB	2.750	0	0	2.750

(1) Unico dirigente strategico della Società.

PARTE SECONDA: DETTAGLIO DELLE REMUNERAZIONI PERCEPITE DAI COMPONENTI DEGLI ORGANI DI DIREZIONE, AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO DI AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA S.P.A. (LA "SOCIETÀ") E DAI DIRIGENTI STRATEGICI NELL'ESERCIZIO 2021

Tabella 1: Dettaglio delle remunerazioni percepite dai componenti degli organi di direzione, amministrazione e controllo e dai Dirigenti Strategici nell'esercizio 2021 (in Euro)

(A)	(B)	(C)	(D)	(1)	(2)	(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
NOME E COGNOME	CARICA	PERIODO IN CUI È STATA RICOPERTA LA CARICA	SCADENZA DELLA CARICA	COMPENSI FISSI	COMPENSI PER LA PARTECIPAZIONE A COMITATI	COMPENSI VARIABILI NON EQUITY		BENEFICI NON MONETARI	ALTRI COMPENSI	FAIR VALUE DEI COMPENSI EQUITY	TOTALE	PROPORZIONE TRA COMPENSI NATURA FISSA E VARIABILE[1]	COMPENSI FINE CARICA O CESSAZIONE L RAPP. DI LAVORO[2]
						BONUS E ALTRI INCENTIVI[3]	PARTECIPAZ AGLI UTILI						
AMMINISTRATORI													
ENRICO POSTACCHINI	Presidente	Dal 29.04.19	Approvazione del bilancio al 31.12.2021										
Compensi nella società che redige il bilancio				92.500,00[4]	NA	0	NA	NA	NA	NA	92.500,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				10.000,00[5]	NA	0	NA	NA	NA	NA	10.000,00	100% / 0%	NA
Totale				102.500,00		0					102.500,00		
NAZARENO VENTOLA	Amm.re Delegato	Dal 29.04.19	Approvazione del bilancio al 31.12.2021										
Compensi nella società che redige il bilancio				290.527,00[6]	NA	93.937,00	NA	11.071,00	NA	NA	395.535,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	NA	0	NA	0	NA	NA	0		NA
Totale				290.527,00		93.937,00		11.071,00			395.535,00		

(1) Nella colonna "Proporzione tra compensi di natura fissa e variabile" sono rappresentate nella forma A%/B% le incidenze percentuali di: (a) somma dei compensi di natura fissa, dati dalla somma delle voci (1), (2), (4) e (5), in rapporto alla remunerazione totale e (b) somma dei compensi di natura variabile, dati dalla somma delle voci (3) e (6), in rapporto alla remunerazione totale.

(2) Nella colonna "Compensi di fine carica o di cessazione del rapporto di lavoro" sono indicati i compensi maturati, anche se non ancora corrisposti, a favore degli amministratori per cessazione delle funzioni nel corso dell'esercizio finanziario considerato, con riferimento all'esercizio nel corso del quale è intervenuta l'effettiva cessazione della carica. È indicato altresì il valore stimato dell'eventuale corresponsione di benefici non monetari, l'importo di eventuali contratti di consulenza e per impegni di non concorrenza. L'importo dei compensi per impegni di non concorrenza è indicato una sola volta al momento in cui cessa la carica, specificando nella prima parte della seconda sezione della relazione la durata dell'impegno di non concorrenza e la data dell'effettivo pagamento.

(3) È stato chiarito che l'ammontare è indicato per competenza anche se l'approvazione del bilancio non si è ancora verificata.

(4) Compensi per la carica di Presidente € 80.000 oltre a emolumenti di competenza deliberati dall'Assemblea € 12.500, ancorché non corrisposti.

(5) Compensi per la carica di Presidente di Fast Freight Marconi S.p.a. € 10.000,00, ancorché non corrisposti.

(6) Retribuzione fissa da lavoro dipendente. L'ammontare della retribuzione prevista dal Contratto di Lavoro dipendente si intende comprensiva del corrispettivo per ogni attività svolta dallo stesso in qualità di Amministratore Delegato e comunque per ogni e qualsivoglia incarico societario da espletarsi per la Società e/o altra Società controllata e/o collegata.

(A)	(B)	(C)	(D)	(1)	(2)	(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
NOME E COGNOME	CARICA	PERIODO IN CUI È STATA RICOPERTA LA CARICA	SCADENZA DELLA CARICA	COMPENSI FISSI	COMPENSI PER LA PARTECIPAZIONE A COMITATI	COMPENSI VARIABILI NON EQUITY		BENEFICI NON MONETARI	ALTRI COMPENSI	FAIR VALUE DEI COMPENSI EQUITY	TOTALE	PROPORZIONE TRA COMPENSI NATURA FISSA E VARIABILE[1]	COMPENSI FINE CARICA O CESSAZIONE L RAPP. DI LAVORO[2]
						BONUS E ALTRI INCENTIVI[3]	PARTECIPAZ AGLI UTILI						
SILVIA GIANNINI	Amm.re	Dal 29.04.2019	Approvazione del bilancio al 31.12.2021										
Compensi nella società che redige il bilancio				12.500,00[7]	13.500,00[8]	NA	NA	NA	NA	NA	26.000,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	0	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				12.500,00	13.500,00						26.000,00		
GIADA GRANDI	Amm.re	Dal 29.04.2019	Approvazione del bilancio al 31.12.2021										
Compensi nella società che redige il bilancio				12.500,00[9]	2.500,00[10]	NA	NA	NA	NA	NA	15.000,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	0	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				12.500,00	2.500,00						15.000,00		
GIOVANNI CAVALLARO	Amm.re	Dal 12.10.2020	Approvazione del bilancio al 31.12.2021										
Compensi nella società che redige il bilancio				12.500,00[11]	NA	NA	NA	NA	NA	NA	12.500,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				12.500,00							12.500,00		

(1) Nella colonna "Proporzione tra compensi di natura fissa e variabile" sono rappresentate nella forma A%/B% le incidenze percentuali di: (a) somma dei compensi di natura fissa, dati dalla somma delle voci (1), (2), (4) e (5), in rapporto alla remunerazione totale e (b) somma dei compensi di natura variabile, dati dalla somma delle voci (3) e (6), in rapporto alla remunerazione totale.

(2) Nella colonna "Compensi di fine carica o di cessazione del rapporto di lavoro" sono indicati i compensi maturati, anche se non ancora corrisposti, a favore degli amministratori per cessazione delle funzioni nel corso dell'esercizio finanziario considerato, con riferimento all'esercizio nel corso del quale è intervenuta l'effettiva cessazione della carica. È indicato altresì il valore stimato dell'eventuale corresponsione di benefici non monetari, l'importo di eventuali contratti di consulenza e per impegni di non concorrenza. L'importo dei compensi per impegni di non concorrenza è indicato una sola volta al momento in cui cessa la carica, specificando nella prima parte della seconda sezione della relazione la durata dell'impegno di non concorrenza e la data dell'effettivo pagamento.

(7) Emolumenti di competenza deliberati dall'assemblea, ancorché non corrisposti.

(8) Compensi per presenze al Comitato Controllo Rischi € 3.500 oltre a compenso fisso per Presidenza di tale Comitato Remunerazione € 10.000, ancorché non corrisposti.

(9) Emolumenti di competenza deliberati dall'assemblea, ancorché non corrisposti, riversati al datore di lavoro.

(10) Compensi per presenze al Comitato Remunerazione, ancorché non corrisposti, riversati al datore di lavoro.

(11) Emolumenti di competenza deliberati dall'assemblea, ancorché non corrisposti, riversati al datore di lavoro.

(A)	(B)	(C)	(D)	(1)	(2)	(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
NOME E COGNOME	CARICA	PERIODO IN CUI È STATA RICOPERTA LA CARICA	SCADENZA DELLA CARICA	COMPENSI FISSI	COMPENSI PER LA PARTECIPAZIONE A COMITATI	COMPENSI VARIABILI NON EQUITY		BENEFICI NON MONETARI	ALTRI COMPENSI	FAIR VALUE DEI COMPENSI EQUITY	TOTALE	PROPORZIONE TRA COMPENSI NATURA FISSA E VARIABILE[1]	COMPENSI FINE CARICA O CESSAZIONE L RAPP. DI LAVORO[2]
						BONUS E ALTRI INCENTIVI[3]	PARTECIPAZ AGLI UTILI						
MARCO TRONCONE	Amm.re	Dal 29.04.19	Approvazione del bilancio al 31.12.2021										
Compensi nella società che redige il bilancio				12.250,00[12]	3.000,00[13]	NA	NA	NA	NA	NA	15.250,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	0	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				12.250,00	3.000,00						15.250,00		
LAURA PASCOTTO	Amm.re	Dal 29/04/19	Approvazione del bilancio al 31.12.2021										
Compensi nella società che redige il bilancio				12.500,00[14]	5.500,00[15]	NA	NA	NA	NA	NA	18.000,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	0	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				12.500,00	5.500,00						18.000,00		
EUGENIO SIDOLI	Amm.re	Dal 29.04.2019	Approvazione del bilancio al 31.12.2021										
Compensi nella società che redige il bilancio				12.250,00[16]	12.500,00[17]	NA	NA	NA	NA	NA	24.750,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	0	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				12.250,00	12.500,00						24.750,00		

(1) Nella colonna "Proporzione tra compensi di natura fissa e variabile" sono rappresentate nella forma A%/B% le incidenze percentuali di: (a) somma dei compensi di natura fissa, dati dalla somma delle voci (1), (2), (4) e (5), in rapporto alla remunerazione totale e (b) somma dei compensi di natura variabile, dati dalla somma delle voci (3) e (6), in rapporto alla remunerazione totale.

(2) Nella colonna "Compensi di fine carica o di cessazione del rapporto di lavoro" sono indicati i compensi maturati, anche se non ancora corrisposti, a favore degli amministratori per cessazione delle funzioni nel corso dell'esercizio finanziario considerato, con riferimento all'esercizio nel corso del quale è intervenuta l'effettiva cessazione della carica. È indicato altresì il valore stimato dell'eventuale corresponsione di benefici non monetari, l'importo di eventuali contratti di consulenza e per impegni di non concorrenza. L'importo dei compensi per impegni di non concorrenza è indicato una sola volta al momento in cui cessa la carica, specificando nella prima parte della seconda sezione della relazione la durata dell'impegno di non concorrenza e la data dell'effettivo pagamento.

(12) Emolumenti di competenza deliberati dall'assemblea, ancorché non corrisposti, riversati al datore di lavoro.

(13) Compensi per presenze al Comitato Controllo Rischi, riversati al datore di lavoro, ancorché non corrisposti.

(14) Emolumenti di competenza deliberati dall'assemblea, ancorché non corrisposti, riversati al datore di lavoro.

(15) Compensi per presenze al Comitato Remunerazione € 2.500 e compensi per presenze al Comitato Controllo Rischi € 3.000, riversati al datore di lavoro, ancorché non corrisposti.

(16) Emolumenti di competenza deliberati dall'assemblea, ancorché non corrisposti.

(17) Compensi per presenze al Comitato Remunerazione € 2.500 oltre a compenso fisso per Presidenza di tale Comitato Remunerazione €10.000,00, ancorché non corrisposti.

(A)	(B)	(C)	(D)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
NOME E COGNOME	CARICA	PERIODO IN CUI È STATA RICOPERTA LA CARICA	SCADENZA DELLA CARICA	COMPENSI FISSI	COMPENSI PER LA PARTECIPAZIONE A COMITATI	COMPENSI VARIABILI NON EQUITY	BENEFICI NON MONETARI	ALTRI COMPENSI	FAIR VALUE DEI COMPENSI EQUITY	TOTALE	PROPORZIONE TRA COMPENSI DI NATURA FISSA E VARIABILE	COMPENSI FINE CARICA O CESSAZIONE DEL RAPP. DI LAVORO
VALERIO VERONESI	Amm.re	Dal 29.04.2019	Approvazione del bilancio al 31.12.2021									
Compensi nella società che redige il bilancio				12.000,00[18]	NA	NA	NA	NA	NA	NA	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				12.000,00						12.000,00		

SINDACI

PIETRO VOCI	Presidente	Dal 29.04.2019	Approvazione del bilancio al 31.12.2021									
Compensi nella società che redige il bilancio				45.500,00[19]	5.500,00[20]	NA	NA	NA	NA	NA	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	0	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				45.500,00	5.500,00					51.000,00		
ALESSANDRO BONURA	Sindaco effettivo	Dal 29.04.2019	Approvazione del bilancio al 31.12.2021									
Compensi nella società che redige il bilancio				39.020,00[21]	500,00[22]	NA	NA	NA	NA	NA	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				39.020,00	500,00					39.520,00		

(1) Nella colonna "Proporzione tra compensi di natura fissa e variabile" sono rappresentate nella forma A%/B% le incidenze percentuali di: (a) somma dei compensi di natura fissa, dati dalla somma delle voci (1), (2), (4) e (5), in rapporto alla remunerazione totale e (b) somma dei compensi di natura variabile, dati dalla somma delle voci (3) e (6), in rapporto alla remunerazione totale.

(2) Nella colonna "Compensi di fine carica o di cessazione del rapporto di lavoro" sono indicati i compensi maturati, anche se non ancora corrisposti, a favore degli amministratori per cessazione delle funzioni nel corso dell'esercizio finanziario considerato, con riferimento all'esercizio nel corso del quale è intervenuta l'effettiva cessazione della carica. È indicato altresì il valore stimato dell'eventuale corresponsione di benefici non monetari, l'importo di eventuali contratti di consulenza e per impegni di non concorrenza. L'importo dei compensi per impegni di non concorrenza è indicato una sola volta al momento in cui cessa la carica, specificando nella prima parte della seconda sezione della relazione la durata dell'impegno di non concorrenza e la data dell'effettivo pagamento.

(18) Emolumenti di competenza deliberati dall'assemblea, ancorché non corrisposti.

(19) Emolumenti di competenza deliberati dall'assemblea, ancorché non corrisposti di cui € 31.000,00 riversati al datore di lavoro.

(20) Compensi per presenze al Comitato Remunerazione € 2.500 e compensi per presenze al Comitato Controllo Rischi € 3.000 ancorché non corrisposti.

(21) Emolumenti di competenza deliberati dall'assemblea, ancorché non corrisposti.

(22) Compensi per presenze al Comitato Controllo Rischi € 500.

(A)	(B)	(C)	(D)	(1)	(2)	(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
NOME E COGNOME	CARICA	PERIODO IN CUI È STATA RICOPERTA LA CARICA	SCADENZA DELLA CARICA	COMPENSI FISSI	COMPENSI PER LA PARTECIPAZIONE A COMITATI	COMPENSI VARIABILI NON EQUITY		BENEFICI NON MONETARI	ALTRI COMPENSI	FAIR VALUE DEI COMPENSI EQUITY	TOTALE	PROPORZIONE TRA COMPENSI DI NATURA FISSA E VARIABILE[1]	COMPENSI FINE CARICA O CESSAZIONE DEL RAPP. DI LAVORO[2]
						BONUS E ALTRI INCENTIVI	PARTECIPAZ AGLI UTILI						
SAMANTHA GARDIN	Sindaco effettivo	Dal 29.04.2019	Approvazione del bilancio al 31.12.2021										
Compensi nella società che redige il bilancio				39.000,00[23]	NA	NA	NA	NA	NA	NA	39.000,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				39.000,00							39.000,00		

(1) Nella colonna "Proporzione tra compensi di natura fissa e variabile" sono rappresentate nella forma A%/B% le incidenze percentuali di: (a) somma dei compensi di natura fissa, dati dalla somma delle voci (1), (2), (4) e (5), in rapporto alla remunerazione totale e (b) somma dei compensi di natura variabile, dati dalla somma delle voci (3) e (6), in rapporto alla remunerazione totale.

(2) Nella colonna "Compensi di fine carica o di cessazione del rapporto di lavoro" sono indicati i compensi maturati, anche se non ancora corrisposti, a favore degli amministratori per cessazione delle funzioni nel corso dell'esercizio finanziario considerato, con riferimento all'esercizio nel corso del quale è intervenuta l'effettiva cessazione della carica. È indicato altresì il valore stimato dell'eventuale corresponsione di benefici non monetari, l'importo di eventuali contratti di consulenza e per impegni di non concorrenza. L'importo dei compensi per impegni di non concorrenza è indicato una sola volta al momento in cui cessa la carica, specificando nella prima parte della seconda sezione della relazione la durata dell'impegno di non concorrenza e la data dell'effettivo pagamento.

(23) Emolumenti di competenza deliberati dall'assemblea, ancorché non corrisposti.

Tabella 2: Piani di incentivazione basati su strumenti finanziari, diversi dalle stock option, a favore dei componenti degli organi di direzione, amministrazione e controllo di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e dei Dirigenti Strategici 2021

Non applicabile

Tabella 3: Piani di incentivazione monetaria per i componenti degli organi di direzione, amministrazione e controllo di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e dei Dirigenti Strategici 2021 (in Euro)

Beneficiari		Bonus dell'anno 2021 (€)			Bonus di anni precedenti (€)			Altri Bonus
Nome e Cognome	Carica	Erogabile/erogato	Differito	Periodo di differimento	Non più erogabili	Erogabile/erogato	Ancora differiti	
Nazareno Ventola	Amministratore Delegato e Direttore Generale							
Piano di incentivazione a lungo termine V° ciclo 2019- 2021						48.344 (1)		
Piano di incentivazione a lungo termine VI° ciclo 2021-2022			96.842 (2)					
MBO 2021		93.937 (3)						

(1) Il regolamento del piano di incentivazione a lungo termine 2019 - 2021 prevede che l'erogazione del premio dipenda dal raggiungimento di obiettivi economici e finanziari nonché dal livello di investimenti realizzati nell'ambito del piano di investimenti aeroportuali di AdB. Al raggiungimento del livello minimo di risultato, se previsto, il premio maturato corrisponde al 50% del premio assegnato. Al raggiungimento o superamento del livello massimo di risultato, il premio maturato corrisponde al 100% del premio assegnato. In caso di raggiungimento di un livello di risultato intermedio (tra il 50% ed il 100%) il premio maturato sarà calcolato in modo proporzionale tra i livelli "minimo" e "massimo".

(2) Somma massima erogabile. Il VI ciclo è solo biennale in quanto anno 2020 fortemente impattato dalla pandemia.

(3) Pagamento da effettuarsi nel 2022 con le competenze del mese successivo all'approvazione del bilancio 2021.

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2022

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Durata in carica CdA**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **14** azionisti, portatori di n° **31.551.748** azioni ordinarie, di cui n° **31.551.748** ammesse al voto, pari al **87,338871%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	31.551.748	100,000000	100,000000	87,338871
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	31.551.748	100,000000	100,000000	87,338871
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	31.551.748	100,000000	100,000000	87,338871

Azionisti in proprio: 3
Azionisti in delega: 11
Teste: 8 Azionisti. :14

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2022
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Durata in carica CdA**

FAVOREVOLI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1	COMPUTERSHARE S.P.A. RAPPRESENTANTE DESIGNATO IN QUALITA' DI DELEGATO 135-UNDECIES TUF IN PERSONA DI FABIO FERRARI			
**D	ATLANTIA S.P.A.	10.613.628		10.613.628
**D	CITTA` METROPOLITANA DI BOLOGNA	836.201		836.201
**D	COMUNE DI BOLOGNA	1.400.590		1.400.590
2	BARALDI FRANCO			
DE*	C.C.I.A.A. DI BOLOGNA	14.124.377		14.124.377
DE*	C.C.I.A.A. DI FERRARA	80.827		80.827
3	GUBERTI SIMONE			
**D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A	7.000		7.000
**D	DNCA INVEST BEYOND INFRASTRUCTURE AND TRANSITION	129.834		129.834
**D	ISHARES VII PLC	10.593		10.593
4	BARBERO MICHELE			
DE*	2I AEROPORTI SPA	2.425.700		2.425.700
DE*	SAGAT SPA - SOCIETA` AZIONARIA GESTIONE AEROPORTO TORINO S.P	1.183.643		1.183.643
5	MISSONI ELETTRA			
6	BONACINI PAOLO	3.000	3.000	
7	CORSINI ANDREA	200	200	
DE*	REGIONE EMILIA ROMAGNA			
8	MERCADANTE GIOVANNI	735.655		735.655
		500	500	

Totale voti	31.551.748
Percentuale votanti %	100,000000
Percentuale Capitale %	87,338871

Azionisti: 14 Persone: 8
Azionisti in proprio: 3 Azionisti in delega: 11

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Allegato K) al N. 17761/4760 di Rep.

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

26 aprile 2022 11.40.54

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2022

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Nomina del CdA**

Hanno partecipato alla votazione:

n° **14** azionisti che rappresentano in proprio o per delega

n° 31.551.748 azioni di cui n° 31.551.748 azioni ammesse al voto

pari al 87,338871 del capitale sociale

Hanno votato:

		%AZIONI ORDINARIE RAPPRESENTATE (Quorum deliberativo)	%AZIONI AMMESSE AL VOTO	%CAP.SOC.
LISTA 1	17.180.850	54,452926	54,452926	47,558571
LISTA 2	14.370.898	45,547074	45,547074	39,780300
SubTotale	31.551.748	100,000000	100,000000	87,338871
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
SubTotale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	31.551.748	100,000000	100,000000	87,338871

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2022
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Nomina del CdA**

FAVOREVOLI alla LISTA 1

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1	COMPUTERSHARE S.P.A. RAPPRESENTANTE DESIGNATO IN QUALITA' DI DELEGATO 135-UNDECIES TUF IN PERSONA DI FABIO FERRARI			
**D	CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	836.201		836.201
**D	COMUNE DI BOLOGNA	1.400.590		1.400.590
2	BARALDI FRANCO	14.124.377		14.124.377
**D	C.C.I.A.A. DI BOLOGNA	80.827		80.827
**D	C.C.I.A.A. DI FERRARA	3.000	3.000	
5	MISSONI ELETTRA	200	200	
6	BONACINI PAOLO	735.655		735.655
7	CORSINI ANDREA			
**D	REGIONE EMILIA ROMAGNA			

Totale voti	17.180.850
Percentuale votanti %	54,452926
Percentuale Capitale %	47,558571

Azionisti: 7 Persone:
Azionisti in proprio: 2 Azionisti in delega:

5 DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
5 **D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Nomina del CdA**

FAVOREVOLI alla LISTA 2

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1	COMPUTERSHARE S.P.A. RAPPRESENTANTE DESIGNATO IN QUALITA' DI DELEGATO 135-UNDECIES TUF IN PERSONA DI FABIO FERRARI	10.613.628		10.613.628
**D	ATLANTIA S.P.A.	7.000		7.000
3	GUBERTI SIMONE	129.834		129.834
**D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A	10.593		10.593
**D	DNCA INVEST BEYOND INFRASTRUCTURE AND TRANSITION	2.425.700		2.425.700
**D	ISHARES VII PLC	1.183.643		1.183.643
4	BARBERO MICHELE	500	500	
**D	2I AEROPORTI SPA			
**D	SAGAT SPA - SOCIETA` AZIONARIA GESTIONE AEROPORTO TORINO S.P			
8	MERCADANTE GIOVANNI			

Totale voti	14.370.898
Percentuale votanti %	45,547074
Percentuale Capitale %	39,780300

Azionisti: 7 Persone:
Azionisti in proprio: 1 Azionisti in delega: 4

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Allegato L) al N. 7361/47603 di Rep.

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2022

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Autorizzazione ai sensi dell'art 2390**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **14** azionisti, portatori di n° **31.551.748** azioni ordinarie, di cui n° **31.551.748** ammesse al voto, pari al **87,338871%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	31.404.321	99,532745	99,532745	86,930776
Contrari	147.427	0,467255	0,467255	0,408095
Sub Totale	31.551.748	100,000000	100,000000	87,338871
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	31.551.748	100,000000	100,000000	87,338871

Azionisti in proprio: 3
Azionisti in delega: 11
Teste: 8 Azionisti. :14

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Autorizzazione ai sensi dell`art 2390**

CONTRARI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
3	GUBERTI SIMONE	7.000		7.000
**D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A	129.834		129.834
**D	DNCA INVEST BEYOND INFRASTRUCTURE AND TRANSITION	10.593		10.593
**D	ISHARES VII PLC			

Totale voti	147.427
Percentuale votanti %	0,467255
Percentuale Capitale %	0,408095

Azionisti: 3 Persone;
Azionisti in proprio: 0 Azionisti in delega;

1 DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
3 **D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2022
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Autorizzazione ai sensi dell`art 2390**

FAVOREVOLI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1	COMPUTERSHARE S.P.A. RAPPRESENTANTE DESIGNATO IN QUALITA' DI DELEGATO 135-UNDECIES TUF IN PERSONA DI FABIO FERRARI			
**D	ATLANTIA S.P.A.	10.613.628		10.613.628
**D	CITTA` METROPOLITANA DI BOLOGNA	836.201		836.201
**D	COMUNE DI BOLOGNA	1.400.590		1.400.590
2	BARALDI FRANCO			
DE*	C.C.I.A.A. DI BOLOGNA	14.124.377		14.124.377
DE*	C.C.I.A.A. DI FERRARA	80.827		80.827
4	BARBERO MICHELE			
DE*	2I AEROPORTI SPA	2.425.700		2.425.700
DE*	SAGAT SPA - SOCIETA` AZIONARIA GESTIONE AEROPORTO TORINO S.P	1.183.643		1.183.643
5	MISSONI ELETTRA	3.000	3.000	
6	BONACINI PAOLO	200	200	
7	CORSINI ANDREA			
DE*	REGIONE EMILIA ROMAGNA	735.655		735.655
8	MERCADANTE GIOVANNI	500	500	

Totale voti	31.404.321
Percentuale votanti %	99,532745
Percentuale Capitale %	86,930776

Azionisti: 11 Persone: 7
Azionisti in proprio: 3 Azionisti in delega: 8

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Allegato M) al N. 73761/47603 di Rep.

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2022

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Determinazione compenso CdA**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **14** azionisti, portatori di n° **31.551.748** azioni ordinarie, di cui n° **31.551.748** ammesse al voto, pari al **87,338871%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	31.551.248	99,998415	99,998415	87,337487
Contrari	500	0,001585	0,001585	0,001384
Sub Totale	31.551.748	100,000000	100,000000	87,338871
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	31.551.748	100,000000	100,000000	87,338871

Azionisti in proprio: 3
Azionisti in delega: 11
Teste: 8 Azionisti. :14

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2022
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Determinazione compenso CdA**

CONTRARI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
8	MERCADANTE GIOVANNI	500	500	

Totale voti	500
Percentuale votanti %	0,001585
Percentuale Capitale %	0,001384

Azionisti:	1	Persone:	1
Azionisti in proprio:	1	Azionisti in delega:	0

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Determinazione compenso CdA**

FAVOREVOLI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1	COMPUTERSHARE S.P.A. RAPPRESENTANTE DESIGNATO IN QUALITA' DI DELEGATO 135-UNDECIES TUF IN PERSONA DI FABIO FERRARI	10.613.628		10.613.628
**D	ATLANTIA S.P.A.	836.201		836.201
**D	CITTA` METROPOLITANA DI BOLOGNA	1.400.590		1.400.590
**D	COMUNE DI BOLOGNA	14.124.377		14.124.377
2	BARALDI FRANCO	80.827		80.827
DE*	C.C.I.A.A. DI BOLOGNA	7.000		7.000
DE*	C.C.I.A.A. DI FERRARA	129.834		129.834
3	GUBERTI SIMONE	10.593		10.593
**D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A	2.425.700		2.425.700
**D	DNCA INVEST BEYOND INFRASTRUCTURE AND TRANSITION	1.183.643		1.183.643
**D	ISHARES VII PLC	3.000	3.000	
4	BARBERO MICHELE	200	200	
DE*	2I AEROPORTI SPA	735.655		735.655
DE*	SAGAT SPA - SOCIETA` AZIONARIA GESTIONE AEROPORTO TORINO S.P			
5	MISSONI ELETTRA			
6	BONACINI PAOLO			
7	CORSINI ANDREA			
DE*	REGIONE EMILIA ROMAGNA			

Totale voti	31.551.248
Percentuale votanti %	99,998415
Percentuale Capitale %	87,337487

Azionisti: 13 Persone:
Azionisti in proprio: 2 Azionisti in delega:

7 DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
11 **D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Allegato N) al N. 7736/47603 di Rep.

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2022

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Nomina Collegio Sindacale**

Hanno partecipato alla votazione:

n° **14** azionisti che rappresentano in proprio o per delega

n° 31.551.748 azioni di cui n° 31.551.748 azioni ammesse al voto

pari al 87,338871 del capitale sociale

Hanno votato:

		%AZIONI ORDINARIE RAPPRESENTATE (Quorum deliberativo)	%AZIONI AMMESSE AL VOTO	%CAP.SOC.
LISTA 1	17.180.850	54,452926	54,452926	47,558571
LISTA 2	14.370.898	45,547074	45,547074	39,780300
SubTotale	31.551.748	100,000000	100,000000	87,338871
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
SubTotale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	31.551.748	100,000000	100,000000	87,338871

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Nomina Collegio Sindacale**

FAVOREVOLI alla LISTA 1

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1	COMPUTERSHARE S.P.A. RAPPRESENTANTE DESIGNATO IN QUALITA' DI DELEGATO 135-UNDECIES TUF IN PERSONA DI FABIO FERRARI	836.201		836.201
**D	CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	1.400.590		1.400.590
**D	COMUNE DI BOLOGNA	14.124.377		14.124.377
2	BARALDI FRANCO	80.827		80.827
**D	C.C.I.A.A. DI BOLOGNA	3.000	3.000	
**D	C.C.I.A.A. DI FERRARA	200	200	
5	MISSONI ELETTRA	735.655		735.655
6	BONACINI PAOLO			
7	CORSINI ANDREA			
**D	REGIONE EMILIA ROMAGNA			

Totale voti	17.180.850
Percentuale votanti %	54,452926
Percentuale Capitale %	47,558571

Azionisti: 7 Persone:
Azionisti in proprio: 2 Azionisti in delega: 5

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2022
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Nomina Collegio Sindacale**

FAVOREVOLI alla LISTA 2

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1	COMPUTERSHARE S.P.A. RAPPRESENTANTE DESIGNATO IN QUALITA' DI DELEGATO 135-UNDECIES TUF IN PERSONA DI FABIO FERRARI			
**D	ATLANTIA S.P.A.			
3	GUBERTI SIMONE	10.613.628		10.613.628
**D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A			
**D	DNCA INVEST BEYOND INFRASTRUCTURE AND TRANSITION	7.000		7.000
**D	ISHARES VII PLC	129.834		129.834
4	BARBERO MICHELE	10.593		10.593
**D	2I AEROPORTI SPA			
**D	SAGAT SPA - SOCIETA` AZIONARIA GESTIONE AEROPORTO TORINO S.P	2.425.700		2.425.700
8	MERCADANTE GIOVANNI	1.183.643		1.183.643
		500	500	

Totale voti	14.370.898
Percentuale votanti %	45,547074
Percentuale Capitale %	39,780300

Azionisti: 7 Persone:
Azionisti in proprio: 1 Azionisti in delega:

4 DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
6 **D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Allegato O) al N. 73761/47603 di Rep.

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

26 aprile 2022 12.04.03

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2022

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Determinazione compenso CS**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **14** azionisti, portatori di n° **31.551.748** azioni ordinarie, di cui n° **31.551.748** ammesse al voto, pari al **87,338871%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	31.551.748	100,000000	100,000000	87,338871
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	31.551.748	100,000000	100,000000	87,338871
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	31.551.748	100,000000	100,000000	87,338871

Azionisti in proprio: 3
Azionisti in delega: 11
Teste: 8 Azionisti. :14

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2022
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Determinazione compenso CS**

FAVOREVOLI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1	COMPUTERSHARE S.P.A. RAPPRESENTANTE DESIGNATO IN QUALITA' DI DELEGATO 135-UNDECIES TUF IN PERSONA DI FABIO FERRARI			
**D	ATLANTIA S.P.A.	10.613.628		10.613.628
**D	CITTA` METROPOLITANA DI BOLOGNA	836.201		836.201
**D	COMUNE DI BOLOGNA	1.400.590		1.400.590
2	BARALDI FRANCO			
DE*	C.C.I.A.A. DI BOLOGNA	14.124.377		14.124.377
DE*	C.C.I.A.A. DI FERRARA	80.827		80.827
3	GUBERTI SIMONE			
**D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A	7.000		7.000
**D	DNCA INVEST BEYOND INFRASTRUCTURE AND TRANSITION	129.834		129.834
**D	ISHARES VII PLC	10.593		10.593
4	BARBERO MICHELE			
DE*	2I AEROPORTI SPA	2.425.700		2.425.700
DE*	SAGAT SPA - SOCIETA` AZIONARIA GESTIONE AEROPORTO TORINO S.P	1.183.643		1.183.643
5	MISSONI ELETTRA	3.000	3.000	
6	BONACINI PAOLO	200	200	
7	CORSINI ANDREA			
DE*	REGIONE EMILIA ROMAGNA	735.655		735.655
8	MERCADANTE GIOVANNI	500	500	

Totale voti	31.551.748
Percentuale votanti %	100,000000
Percentuale Capitale %	87,338871

Azionisti: 14 Persone:
Azionisti in proprio: 3 Azionisti in delega:

8 DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
11 **D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato