

Bilancio 2019



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



Bilancio Consolidato
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna e
Bilancio Esercizio Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.
Al 31 Dicembre 2019

SOMMARIO

Lettera del Presidente	3
Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	5
Consiglio di Amministrazione	6
Collegio Sindacale	7
Società di revisione	7
Relazione sulla gestione al 31 Dicembre 2019	8
Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2019	53
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	54
• Conto Economico consolidato	55
• Conto Economico Complessivo consolidato	56
• Rendiconto finanziario consolidato	57
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	58
Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 31 Dicembre 2019	59
Dichiarazione Bilancio Consolidato ai sensi dell'art.154 bis del TUF	127
Relazione della Società di Revisione	128
Bilancio d'esercizio Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa al 31 Dicembre 2019	133
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria	134
• Conto Economico	135
• Conto Economico Complessivo	136
• Rendiconto finanziario	137
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto	138
Note esplicative ai Prospetti contabili al 31 Dicembre 2019	139
Dichiarazione Bilancio d'esercizio ai sensi dell'art.154 bis del TUF	206
Relazione del Collegio Sindacale	207
Relazione della Società di Revisione	215

Signori Azionisti,

anche il **2019** ha rappresentato per l'aeroporto di Bologna un **anno record** di crescita del traffico e dei risultati reddituali.

In un anno in cui il traffico passeggeri mondiale e europeo è cresciuto del 4,2% e del 4% a livello italiano, l'aeroporto di Bologna ha registrato un totale di **9.405.920 passeggeri** in crescita del **10,6%** rispetto al 2018, grazie all'introduzione di nuove destinazioni - 120 contro le 114 del 2018 - ed al potenziamento di rotte già attive nel segmento di linea (+4,9%) e, principalmente, nel segmento *low-cost* (+14,7%).

In particolare, il **traffico di linea** ha visto l'introduzione di nuovi voli ed il potenziamento delle frequenze di alcune delle principali compagnie internazionali avviate nel 2018 e confermate nel 2019 tra le quali il quinto volo giornaliero per Francoforte, operato da Lufthansa, ed il quarto volo giornaliero per Amsterdam, operato da KLM. Nel **segmento low-cost** si è assistito al potenziamento delle operazioni da parte dei maggiori operatori attivi nello scalo, in particolare Ryanair e Wizzair che anche nel 2019 sono state le prime due compagnie per numero di passeggeri, seguite da Alitalia, Air France, Lufthansa e British Airways. Complessivamente le compagnie aeree attive sullo scalo di Bologna sono state 57, otto in più rispetto al 2018.

Passando **alla qualità del servizio**, nel 2019 i livelli generali di soddisfazione si sono confermati estremamente positivi, con un indice di soddisfazione complessiva (**CSI - Customer Satisfaction Index**) che si è attestato al **98,3%** (98,5% nel 2018) nonostante le pressioni sulla capacità infrastrutturale dovute alla crescita del traffico concentrato soprattutto in alcuni mesi dell'anno.

I **ricavi consolidati** pari a 125,1 milioni di Euro, hanno evidenziato un aumento del **9,7%** trainato dalla crescita del traffico che ha positivamente influito sia sui ricavi per servizi aeronautici (+ 12,3%) sia sui ricavi per servizi non aeronautici (+7,6%).

La crescita dei **costi consolidati** è stata più contenuta rispetto ai ricavi (**6,4%**) e ha riguardato principalmente i costi per servizi legati all'aumento del traffico ed il costo del personale, quest'ultimo conseguente all'aumento dell'organico medio - pari a 28 risorse - a copertura delle esigenze delle aree maggiormente impattate dall'aumento del traffico ma anche al potenziamento di alcune aree di staff.

Al netto dei ricavi e costi per servizi di costruzione, voci correlate agli investimenti infrastrutturali, i ricavi aumentano del 10,4% ed i costi del 6,8% a dimostrazione della forbice positiva tra la crescita dei ricavi, vicina all'aumento del traffico ed il contenimento dei costi.

Per quanto sopra esposto, i **margini intermedi di gestione del Gruppo** evidenziano crescite molto significative: il **margine operativo lordo** si è attestato a 44,9 milioni di Euro contro i 38,7 milioni di Euro del 2018 (**+16,1%**), il **risultato operativo** a 31,1 milioni contro 25,2 milioni di Euro del 2018 (**+23,2%**) ed il **risultato ante imposte** a 30 milioni rispetto ai 25 milioni di Euro del 2018 (**+20,5%**).

Al netto delle imposte, l'esercizio 2019 si chiude con un **utile netto consolidato**, interamente di competenza del Gruppo, di 20,9 milioni di Euro, in crescita del **16,3%**.

Passando ai dati patrimoniali e finanziari, la **Posizione Finanziaria Netta del Gruppo** al 31 dicembre 2019 è positiva per 10 milioni di Euro rispetto agli 8 milioni del 2018. Nel 2019 sono stati finanziati investimenti prevalentemente infrastrutturali per 17,2 milioni di Euro, è stato rimborsato il debito per complessivi 4,4 milioni di Euro e sono stati distribuiti dividendi per 16,2 milioni di Euro. Al 31 dicembre 2019, a conferma della solidità patrimoniale del Gruppo, il **Patrimonio Netto Consolidato** ammonta a 178,2 milioni di Euro contro 173,7 milioni a fine 2018.

Signori Azionisti, nel presentarvi i positivi risultati raggiunti nel 2019, anno che conclude un trend di crescita ininterrotto da diversi anni, desidero porgere il mio personale ringraziamento a tutti coloro che, nei

rispettivi ruoli e responsabilità e ad ogni livello aziendale, hanno dato il loro contributo ad un percorso di crescita e sviluppo che ha pochi eguali nel panorama aeroportuale nazionale degli ultimi anni. I risultati raggiunti, per nulla scontati, sono il frutto di un lavoro di squadra che, a partire dalla struttura aziendale tutta, ha coinvolto nelle azioni di valorizzazione e sviluppo gli stakeholder del territorio e gli azionisti, ciascuno nell'ambito dei rispettivi ruoli e funzioni.

Archiviato quindi un anno "record" sotto diversi punti di vista, occorre a questo punto rappresentare, in tutta la sua peculiarità ed eccezionalità, la drastica battuta d'arresto che l'impatto della pandemia Covid-19 sta causando sul settore del trasporto aereo e quindi sull'aeroporto di Bologna oltre che, come noto, su tutto il territorio, il Paese e a livello globale.

Il nostro aeroporto è tra i pochi scali italiani aperti e operativi, per espressa disposizione del Decreto n. 112 del 12 marzo 2020 adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro della salute, nonostante il quasi completo azzeramento del traffico avvenuto nei giorni a cavallo della metà del mese di marzo; oltre ad attivare tutte le misure igienico-sanitarie volte alla prevenzione della diffusione del virus tra i lavoratori e la comunità aeroportuale, favorendo il distanziamento sociale grazie allo smart working per i dipendenti non operativi, il Gruppo sta attuando tutte le azioni possibili di mitigazione degli impatti economici della crisi fino ad avviare, con decorrenza dal 21 marzo, la Cassa Integrazione Straordinaria per tutti i lavoratori della Capogruppo a salvaguardia degli attuali livelli occupazionali.

Signori Azionisti, in questo quadro particolarmente negativo, voglio rassicurare tutti che il Gruppo sta seguendo in continuo l'evoluzione di questi giorni, con la prospettiva di dover affrontare un periodo difficile e la cui durata non è al momento preventivabile ma sta gestendo questa crisi con la massima energia, consapevolezza e responsabilità.

Per concludere, il bilancio della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa che sottoponiamo alla Vostra approvazione riporta un utile di esercizio di Euro 20.067.778,59 di cui il Consiglio di Amministrazione, adottando un approccio prudentiale, al fine di sostenere la solidità patrimoniale e contenere i futuri impatti economico-finanziari derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19 ed in discontinuità con la prassi adottata negli ultimi anni in cui il payout è stato pari al 95% , propone la seguente destinazione:

- a riserva legale il 5% sulla base delle disposizioni statutarie e dell'art.2430 del Codice Civile per Euro 1.003.388,93;
- il residuo per Euro 19.064.389,66 a riserva straordinaria.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

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

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Sulla base delle risultanze del Libro Soci e delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art.120 del D.Lgs.58/98, gli azionisti della Società Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa con partecipazione superiore al 5% alla data del 31 dicembre 2019 sono:

DICHIARANTE	% Possesso
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA (*)	37,53%
ATLANTIA S.P.A. (EDIZIONE S.R.L.)	29,38%
F2I FONDI ITALIANI PER LE INFRASTRUTTURE SGR SPA	9,99%

(*) In data 31 gennaio 2020 la Camera di Commercio di Bologna ha acquistato 565.500 azioni della Società con un conseguente aumento della quota di possesso da 37,53% a 39,098%.

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

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

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

SOCI PUBBLICI	% Capitale Sociale con Sindacato di Voto
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	37,53%
COMUNE DI BOLOGNA	3,88%
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	2,31%

REGIONE EMILIA ROMAGNA	2,04%
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	0,30%
CAMERA DI COMMERCIO DI FERRARA	0,22%
CAMERA DI COMMERCIO DI REGGIO EMILIA	0,15%
CAMERA DI COMMERCIO DI PARMA	0,11%

SOCI PUBBLICI	% Capitale Sociale con Sindacato di Blocco
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	37,53%
COMUNE DI BOLOGNA	3,85%
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	2,30%
REGIONE EMILIA ROMAGNA	2,02%
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	0,08%
CAMERA DI COMMERCIO DI FERRARA	0,06%
CAMERA DI COMMERCIO DI REGGIO EMILIA	0,04%
CAMERA DI COMMERCIO DI PARMA	0,03%

Consiglio di Amministrazione

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

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

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

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

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

Collegio Sindacale

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

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

Società di revisione contabile

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

Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2019

Indice

PREMESSA	11
1 STRATEGIE E RISULTATI	14
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI	14
1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI	15
1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO.....	16
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	17
2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION</i>	17
2.1.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO</i>	17
2.1.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	21
2.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i>	22
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	22
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE	24
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	24
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	27
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	29
3.4 PRINCIPALI INDICI	30
3.5 GLI INVESTIMENTI	31
3.6 IL PERSONALE	32
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	34
4.1 L'AMBIENTE	34
4.1.1 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	34
4.2 LA SICUREZZA IN AEROPORTO	34
4.3 LA QUALITA'	35
5 IL QUADRO NORMATIVO	36
5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023	36
5.2 LA NORMATIVA IN MATERIA DI CONTRIBUTI E SUSSIDI CORRISPOSTI DAGLI AEROPORTI AI VETTORI	37
5.3 FONDO ANTINCENDI.....	37
5.4 ADDIZIONALE COMUNALE SUI DIRITTI DI IMBARCO DI PASSEGGERI SUGLI AEROMOBILI DA DESTINARE ALL'INPS	38
5.5 LA RESPONSABILITA' AMMINISTRATIVA DELLE PERSONE GIURIDICHE.....	38
5.6 NUOVA NORMATIVA SUL CD. "TERMINAL VALUE"	39
5.7 DICHIARAZIONI DI CARATTERE NON FINANZIARIO	40
5.8 PRIVACY COMPLIANCE.....	40

5.9 CONTINUITA' DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA	40
5.10 IRESA.....	40
5.11 BREXIT.....	41
6 IL CONTENZIOSO.....	41
7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	42
8 ANDAMENTO DELLA CAPOGRUPPO.....	46
8.1 I RISULTATI ECONOMICI DELLA CAPOGRUPPO	46
8.2 I FLUSSI FINANZIARI DELLA CAPOGRUPPO.....	47
8.3 LA STRUTTURA PATRIMONIALE DELLA CAPOGRUPPO.....	48
9 PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA PATRIMONIO NETTO E RISULTATO NETTO	49
10 RAPPORTI CON SOCIETÀ CONTROLLATE E COLLEGATE E PARTI CORRELATE.....	49
11 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE.....	50
12 GARANZIE PRESTATE.....	50
13 INFORMATIVA SULLE AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO.....	51
14 AZIONI DETENUTE DA AMMINISTRATORI E SINDACI.....	51
15 REGIME DI OPT-OUT	51
16 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	51

PREMESSA

Signori Azionisti,

la presente relazione, a corredo del Bilancio del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa (di seguito anche “Gruppo Aeroporto” o “Aeroporto”) per l’esercizio chiuso al 31/12/2019, nell’illustrare l’andamento del Gruppo fornisce indirettamente l’analisi dell’andamento della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa (di seguito anche AdB o Capogruppo), 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 n.7 del 15 marzo 2006, registrato alla Corte dei Conti il 29 marzo 2006 (Reg. 1, Foglio 217), per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004.

Di seguito si espone la struttura del Gruppo al 31 dicembre 2019 e una breve descrizione della tipologia e delle attività svolte dalle Società controllate e collegate:



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

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

Descrizione del Business

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

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

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

SBU Aviation

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

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

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

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

Ulteriori fonti di ricavo della *SBU Aviation* sono principalmente:

- corrispettivi per i controlli dei passeggeri in partenza: tali corrispettivi sono dovuti per il servizio di controllo comprensivo di uomini e mezzi a ciò dedicati dal gestore;
- corrispettivi per i controlli di sicurezza dei bagagli da stiva: tali corrispettivi sono dovuti per la remunerazione di attrezzature e personale che si occupa di tali controlli;
- corrispettivi per PRM: che includono i diritti pagati per i servizi ai passeggeri a ridotta mobilità e sono determinati in funzione del numero di passeggeri in partenza (PRM e non);

- corrispettivi dovuti per l'utilizzo di beni a uso esclusivo: che includono i corrispettivi dovuti per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali dedicate ai singoli vettori o operatori (banchi *check-in*, uffici, locali operativi), calcolati in funzione del tempo di utilizzo o dei metri quadri e/o dell'ubicazione e tipologia dei beni concessi;
- corrispettivi dovuti per l'uso di alcune infrastrutture centralizzate: tali corrispettivi riguardano esclusivamente i servizi di scongelamento degli aeromobili - c.d. *de-icing* - calcolati in base ai movimenti degli aeromobili nella stagione invernale.

SBU Non Aviation

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

Parcheggi

La gestione diretta dei parcheggi a pagamento dell'aeroporto di Bologna si sviluppa su circa 5.300 posti auto disponibili, concentrati in tre aree di sosta: la prima area in prossimità del terminal, la seconda area localizzata in prossimità del sedime aeroportuale e la terza collocata a circa 1,5 km dall'aerostazione. La maggiore attrattività registrata dallo scalo negli ultimi anni ha spinto ad entrare nel mercato anche soggetti privati che, nei dintorni dell'aeroporto, hanno creato dei parcheggi in concorrenza collegati con il *terminal* tramite l'utilizzo di navette.

Retail

Il retail presso l'aeroporto di Bologna si caratterizza per la presenza di brand internazionalmente riconosciuti e legati al territorio e di alcune tra le principali catene retail e di ristorazione locali, nazionali e internazionali. La galleria commerciale si sviluppa su circa 4.500 mq e 43 punti vendita. L'ultima riqualifica dell'aerostazione ha potenziato le aree destinate ai duty free che rappresentano una tra le principali fonti di redditività della SBU.

Advertising

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

Servizi ai passeggeri

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

Tra gli altri servizi offerti ai passeggeri vi è inoltre quello di autonoleggio. L'offerta presente presso l'Aeroporto di Bologna si compone di 9 compagnie rappresentanti un totale di 17 marchi specializzati, che garantiscono la presenza di 484 veicoli a disposizione dello scalo.

Real Estate

Il *real estate* è caratterizzato da due macro aree: la prima relativa ai ricavi da subconcessione di spazi per attività commerciali strettamente legate all'operatività aeronautica, *in primis* quelle dei corrieri espressi e la seconda relativa ai ricavi inerenti subconcessioni di aree e locali per attività di *handling* le cui tariffe sono regolamentate.

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

1 STRATEGIE E RISULTATI

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

Nel 2019 la crescita globale è rimasta complessivamente contenuta e lo scenario internazionale di inizio 2020 resta caratterizzato da una debolezza congiunturale comune a tutte le principali economie e da un elevato e crescente livello di incertezza.

Se da un lato infatti si sono rilevati segnali positivi derivanti dall'espansione del commercio internazionale nel terzo trimestre del 2019, favorita anche dall'attenuarsi dei rischi legati alle dispute tariffarie fra Stati Uniti e Cina e ad una "hard Brexit", dall'altro, gravano pesantemente sull'evoluzione dell'economia globale nel 2020 le conseguenze della pandemia Covid-19.

Secondo le previsioni diffuse dall'OCSE lo scorso novembre, nel 2019 la crescita dell'economia mondiale sarebbe stata pari al 2,9% (3,6% nel 2018) e rimarrebbe invariata anche per il 2020. Alla luce dei nuovi sviluppi, tuttavia, tali stime potrebbero essere riviste al ribasso, anche in considerazione di scenari in cui la diffusione del virus perduri nel tempo e prosegua su scala globale.

Nel corso dell'intero 2019 la debolezza del ciclo economico ha rallentato l'inflazione nei principali paesi avanzati, sostenuta soltanto dall'imponente stimolo monetario delle banche centrali. L'orientamento degli istituti centrali rimane ad oggi ampiamente accomodante, agevolando un moderato recupero dei rendimenti a lungo termine.

Le quotazioni petrolifere sono aumentate nel corso dell'ultimo trimestre del 2019, sostenute inizialmente da un maggiore ottimismo dei mercati riguardo il raggiungimento di un primo accordo commerciale tra Stati Uniti e Cina e, in seguito, dall'intesa sul razionamento della produzione da parte dei paesi OPEC. Ad inizio 2020 l'inasprirsi delle tensioni in Medio Oriente ha innescato un rialzo delle quotazioni petrolifere, che tuttavia si è riassorbito rapidamente.

In un contesto internazionale caratterizzato da debolezza congiunturale ed elevata incertezza, nel 2019 l'economia dell'area euro ha registrato un deciso rallentamento dei ritmi produttivi. Nelle proiezioni dell'Eurosistema elaborate a fine 2019 l'inflazione rimarrebbe ben inferiore al 2% per tutto il prossimo triennio.

Secondo Istat, nel quarto trimestre del 2019, il Pil ha segnato una riduzione dello 0,3% in termini congiunturali, condizionato dal calo del valore aggiunto dell'industria e in particolare dalla caduta della produzione di beni energetici. La crescita media per il 2019 si attesta allo 0,2% sull'anno precedente. (Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, Gennaio 2020).

In questo quadro il traffico passeggeri mondiale ha registrato nel 2019 una crescita del 4,2%, confermando un trend positivo per il trasporto aereo, seppur in leggero rallentamento rispetto al 2018.

Il traffico merci evidenzia invece un andamento negativo a livello mondiale con una diminuzione dei volumi del 3,3% rispetto al 2018.

In Europa il traffico passeggeri è cresciuto nel 2019 del 4,2% (Fonte: IATA, *Air Passenger Market Analysis, Dicembre 2019*), in linea con l'incremento del traffico raggiunto nelle altre aree geografiche mondiali, riflettendo il rallentamento rispetto al 2018 riscontrato a livello globale a causa dell'incertezza riguardante l'evoluzione dello scenario economico. Si registra inoltre una sensibile diminuzione del traffico merci europeo (-1,8%), dovuta principalmente alla debolezza del settore manifatturiero tedesco e all'incertezza legata agli sviluppi della Brexit nel corso di tutto il 2019.

Il mercato Italiano nel 2019 ha registrato una crescita del traffico passeggeri del 4,0% (Fonte: *Assaeroporti, Dicembre 2019*) e l'Aeroporto di Bologna ha evidenziato una crescita del 10,6%.

1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI

Nel 2019 il Gruppo continua ad operare per dare esecuzione agli obiettivi della strategia posta alla base dello sviluppo di tutte le attività. Le principali direttrici strategiche sono così declinate:

“Connect”

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

“Develop”

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

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

“Experience”

Il Gruppo pone attenzione a garantire un continuo miglioramento dei servizi offerti agli utenti aeroportuali nelle aree di business in cui opera, direttamente ed indirettamente, garantendo al contempo sempre più elevati standard di sicurezza, qualità e rispetto dell'ambiente. Quale driver di supporto e miglioramento di tutti gli aspetti gestionali e di fidelizzazione dei Clienti, il Gruppo ritiene importante sviluppare una cultura dell'innovazione che ruoti attorno l'implementazione di sistemi tecnologici che permettano di incrementare l'interazione con i passeggeri e di ottimizzarne l'esperienza di viaggio in Aeroporto.

“Care”

Il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità, da quelli ambientali al rispetto dei principi etici e sociali considerando il ruolo importante che l'Aeroporto di Bologna assolve, quale polo funzionale sul territorio. Il Gruppo opera, inoltre, al fine di valorizzare le persone che lavorano presso

l'Aeroporto ed al fine di costruire una organizzazione che risponda alle continue sollecitazioni del mercato e che supporti le persone nello svolgimento del loro lavoro.

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

“Maximise financial performance”

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

“Performing and sustainable corporation”

Nel corso del 2019 AdB ha voluto rafforzare la rilevanza del tema della sostenibilità, introducendola come dimensione trasversale della strategia. Il Gruppo punta quindi a migliorare l'efficienza e l'efficacia dei propri processi e della propria struttura interna in un'ottica di miglioramento delle performance aziendali e di sviluppo con una crescente attenzione alla dimensione della sostenibilità nelle sue componenti ambientali, sociali e di *governance*.

1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO

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

Si riportano quindi di seguito

- l'andamento del titolo a partire dal 1 gennaio fino al 31 dicembre 2019
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share nel 2019

Alla data del 30 dicembre scorso, ultimo giorno di contrattazioni per Borsa Italiana nel 2019, si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 12,12 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa Euro 438 milioni.

Andamento titolo AdB (01/01/2019-31/12/2019)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2019-31/12/2019)



2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Un anno di forte crescita per l'Aeroporto Marconi di Bologna: nel 2019 i passeggeri totali hanno superato per la prima volta quota nove milioni: per l'esattezza sono transitati dallo scalo 9.405.920 passeggeri, compresi i transiti e l'Aviazione Generale, in crescita del 10,6% rispetto al 2018. Movimenti e tonnellaggio crescono in linea con l'incremento del traffico (rispettivamente +7,9% e +8,4%).

A questo andamento positivo hanno contribuito l'introduzione di nuove destinazioni ed il potenziamento di rotte già presenti. Si evidenzia inoltre una lieve crescita del *load factor* medio, che passa dall'81,3% del 2018 all'81,5% del 2019, per effetto di un incremento dei passeggeri superiore rispetto all'aumento dei posti offerti.

	2019	2018	Var %
Passeggeri	9.405.920	8.506.658	10,6%
Movimenti	77.126	71.503	7,9%
Tonnellaggio	5.086.505	4.690.629	8,4%
Merce	48.832.550	52.681.291	-7,3%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

La crescita del traffico passeggeri è da ricondurre allo sviluppo di entrambe le componenti principali ovvero sia del traffico di linea che del traffico *low cost*.

Il traffico di **linea** chiude il 2019 con una crescita del 4,9% del volume di passeggeri grazie all'introduzione di nuovi voli e al potenziamento delle frequenze verso alcuni *hub* da parte delle principali compagnie aeree internazionali.

In particolare, sono stati introdotti i seguenti nuovi collegamenti:

- per Helsinki, operato da Finnair a partire da aprile 2019 con 3 frequenze settimanali;
- per Philadelphia, operato da American Airlines, con 4 frequenze settimanali tra giugno e settembre 2019;
- per Nis, operato da Air Serbia a partire da luglio 2019 con 2 frequenze settimanali,
- per Tirana, operato da Air Albania a partire da settembre 2019 con 4 frequenze settimanali.

Inoltre, tra gli aumenti di frequenza, si evidenzia l'effetto positivo sul 2019 dell'introduzione durante il 2018 del quinto volo giornaliero per Francoforte, operato da Lufthansa, e del quarto volo giornaliero per Amsterdam, operato da KLM. Sono stati potenziati inoltre i seguenti collegamenti: Istanbul (Turkish Airlines), Tblisi (Georgian Airlines), Atene (Aegean Airlines), Madrid (Air Nostrum), Marrakech (TUIfly).

Prosegue poi il costante investimento sullo scalo da parte dei principali vettori **low cost**, in particolare attraverso il potenziamento delle operazioni da parte di Ryanair e di Wizzair. Oltre all'introduzione all'inizio della Summer 2019 di nuovi voli per Corfù e Podgorica (2 frequenze settimanali), oltre che per Marsiglia e Crotone (3 frequenze settimanali), Ryanair ha introdotto nella Winter 2019/2020 voli verso nuove destinazioni, tra cui Santander, Tel Aviv, Katowice e Kutaisi, tutti con 2 frequenze alla settimana. Anche gli incrementi della frequenza per Londra Stansted (Ryanair), Bucharest OTP (Wizzair), Düsseldorf (Eurowings), Istanbul SAW (Pegasus) e Barcellona (Vueling e Ryanair) hanno contribuito alla crescita dei volumi di traffico. Nel 2019 la crescita della componente low cost è pari al 14,7%.

Il traffico charter ha confermato il trend di crescita dell'ultimo triennio: in particolare, nel 2019 ha segnato un incremento pari al 12,8% grazie principalmente alla ripresa del mercato egiziano. Rimane comunque marginale l'apporto di questo segmento al traffico complessivo dello scalo.

Composizione traffico passeggeri	2019	% sul totale	2018	% sul totale	Var %
Linea	3.765.104	40,0%	3.590.506	42,2%	4,9%
Low cost	5.497.081	58,4%	4.791.541	56,3%	14,7%
Charter	121.033	1,3%	107.335	1,3%	12,8%
Transiti	14.090	0,1%	10.098	0,1%	39,5%
Totale Aviazione Commerciale	9.397.308	99,9%	8.499.480	99,9%	10,6%
Aviazione Generale	8.612	0,1%	7.178	0,1%	20,0%
Totale complessivo	9.405.920	100,0%	8.506.658	100,0%	10,6%

Si conferma sempre più la vocazione internazionale dello scalo di Bologna, infatti i passeggeri sui voli internazionali rappresentano nel 2019 il 79,2% del totale (76,8% nel 2018).

Composizione traffico passeggeri	2019	2018	Var %
UE	8.001.891	7.286.888	9,8%
Extra UE	1.395.417	1.212.592	15,1%
Totale Aviazione Commerciale	9.397.308	8.499.480	10,6%
Aviazione Generale	8.612	7.178	20,0%
Totale complessivo	9.405.920	8.506.658	10,6%

Il 20,8% del traffico passeggeri dello scalo è domestico, mentre la Spagna, con il 13,8%, si conferma il secondo paese per numero di passeggeri trasportati. Seguono il Regno Unito con il 9,6% e la Germania con il 9,5%.

<i>Traffico passeggeri per Paese</i>	2019	% sul totale	2018	% sul totale	Var %
Italia	1.957.731	20,8%	1.975.283	23,2%	-0,9%
Spagna	1.302.254	13,8%	1.209.422	14,2%	7,7%
Regno Unito	904.859	9,6%	739.794	8,7%	22,3%
Germania	890.293	9,5%	758.830	8,9%	17,3%
Francia	507.613	5,4%	460.835	5,4%	10,2%
Romania	478.390	5,1%	443.173	5,2%	7,9%
Paesi Bassi	336.994	3,6%	319.006	3,8%	5,6%
Grecia	315.159	3,4%	239.999	2,8%	31,3%
Turchia	303.726	3,2%	274.003	3,2%	10,8%
Marocco	195.246	2,1%	189.716	2,2%	2,9%
Altri paesi	2.213.655	23,5%	1.896.597	22,3%	16,7%
Totale complessivo	9.405.920	100,0%	8.506.658	100,0%	10,6%

Un indicatore della solidità del traffico è rappresentato dal *network* di destinazioni servite che possono essere raggiunte dallo scalo. Nel 2019 sono state raggiungibili direttamente da Bologna 120 destinazioni.

<i>Destinazioni raggiungibili dall'Aeroporto di Bologna</i>	2019	2018	Variazione
Destinazioni (aeroporti) collegate direttamente	120	114	6

Per quanto concerne le singole tratte operate, Catania mantiene la prima posizione assoluta per numero di passeggeri, seguono Barcellona, Madrid, Francoforte, Londra LHR, Parigi CDG e Roma FCO. Nel 2019 si evidenzia in particolare il forte incremento del traffico su Barcellona, Madrid e Londra STN.

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

<i>Principali tratte per traffico passeggeri *</i>	2019	2018	Var %
Catania	397.194	396.028	0,3%
Barcellona	389.343	340.319	14,4%
Madrid	312.296	285.421	9,4%
Francoforte	310.925	302.331	2,8%
Londra LHR	307.990	293.385	5,0%
Parigi CDG	298.900	298.649	0,1%
Roma FCO	288.345	295.576	-2,4%
Palermo	276.883	286.436	-3,3%
Londra STN	265.073	221.658	19,6%
Amsterdam	226.697	226.935	-0,1%

*traffico passeggeri inclusi transiti

Il network composto dalle principali compagnie aeree presenti sullo scalo risulta in aumento nel 2019.

<i>L'evoluzione dell'offerta</i>	<i>2019</i>	<i>2018</i>	<i>Variazione</i>
Compagnie aeree	57	49	8

Analizzando le performance dei vettori, Ryanair è la prima compagnia sullo scalo con il 45,9% del traffico ed una crescita dei passeggeri del 13,1%. Al secondo posto si conferma Wizz Air che ha movimentato oltre 20.000 passeggeri in più rispetto al 2018 (+4,2%). Si evidenziano, inoltre, le buone performance dei principali vettori di linea sullo scalo (ad eccezione di Alitalia) ed in particolare di Air France (+5,1%), British Airways (+5,0%) e Turkish Airlines (+8,7%) che confermano l'ampia e diversificata gamma di vettori che operano sullo scalo.

<i>Traffico passeggeri per compagnia</i>	<i>2019</i>	<i>% sul totale</i>	<i>2018</i>	<i>% sul totale</i>	<i>Var %</i>
Ryanair	4.317.628	45,9%	3.817.483	44,9%	13,1%
Wizz Air	507.595	5,4%	487.101	5,7%	4,2%
Alitalia	439.373	4,7%	466.981	5,5%	-5,9%
Air France	313.319	3,3%	298.089	3,5%	5,1%
Lufthansa	310.707	3,3%	302.430	3,6%	2,7%
British Airways	308.163	3,3%	293.593	3,5%	5,0%
KLM Royal Dutch Airlines	226.232	2,4%	225.750	2,7%	0,2%
Air Dolomiti	214.255	2,3%	215.954	2,5%	-0,8%
Turkish Airlines	199.708	2,1%	183.785	2,2%	8,7%
Vueling	197.294	2,1%	173.565	2,0%	13,7%
Altri	2.371.646	25,2%	2.041.927	24,0%	16,1%
Totale complessivo	9.405.920	100,0%	8.506.658	100,0%	10,6%

Per la stagione IATA Winter 2019/2020 si riportano di seguito le principali variazioni delle operazioni:

Linea

Incrementi di frequenza:

- Marrakech operato da TUIfly con l'introduzione della terza frequenza settimanale;
- Tirana, operato da Air Albania, con l'aumento da 4 a 7 delle frequenze per settimana.

Riduzioni di frequenza:

- Catania, operato da Alitalia, ha visto la cancellazione del 2° volo giornaliero da ottobre 2019;
- Francoforte, operato da Lufthansa, con il 5° volo giornaliero sospeso a ottobre 2019;
- Sospensione dei voli per Olbia (Air Italy) e Tblisi (Georgian Airways) nella Winter 2019/2020;
- Casablanca, operato da Air Arabia, con la sospensione del 4° volo settimanale nella Winter 2019/2020.

Low cost

Nuovi collegamenti:

- Santander, Tel Aviv, Katowice, Kutaisi (con 2 frequenze settimanali) e Fuerteventura (con 1 frequenza settimanale), tutti operati da Ryanair;
- Kutaisi con 2 frequenze settimanali, operato da WizzAir.

Incrementi di frequenza:

- Marsiglia, Crotone, Bordeaux e Podgorica, divenuti annuali e tutti operati da Ryanair;
- Bucarest, operato da WizzAir, ha incrementato le frequenze settimanali da 5 a 7;
- Düsseldorf, con un incremento delle frequenze da 5 a 11;
- Istanbul SAW, operato da Pegasus, ha visto un aumento del 18% sui movimenti nella Winter.

Traffico Merci

<i>(in KG)</i>	2019	2018	Var %
Merce via aerea di cui	38.050.148	40.539.918	-6,1%
Merce	38.027.623	40.474.560	-6,0%
Posta	22.525	65.358	-65,5%
Merce via superficie	10.782.402	12.141.373	-11,2%
Totale	48.832.550	52.681.291	-7,3%

Relativamente al **traffico merci**, nel 2019 si registra un decremento del traffico cargo (48.832.550 Kg) pari al -7,3% rispetto al 2018, in linea con le performance del settore, gravato dalla difficile situazione internazionale ed in particolar modo dalle tensioni commerciali tra Stati Uniti e Cina.

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Var. ass.	Var. %
Ricavi da Passeggeri	60.500	53.331	7.169	13,4%
Ricavi da Vettori	25.777	22.563	3.214	14,2%
Ricavi da Operatori aeroportuali	3.510	3.494	16	0,5%
Incentivi al traffico	(25.895)	(23.389)	(2.506)	10,7%
Ricavi per Servizi di Costruzione	12.715	13.143	(428)	-3,3%
Altri Ricavi	1.552	1.406	146	10,4%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	(879)	(10)	(869)	n.s.
Totale Ricavi SBU AVIATION	77.280	70.538	6.742	9,6%

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 normativa ed i provvedimenti attuativi – ivi inclusi i Modelli approvati dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti – dispongono che le modifiche apportate al sistema o all’ammontare dei diritti aeroportuali siano effettuate con il consenso del gestore aeroportuale da un lato e degli utenti dell’aeroporto dall’altro.

In generale, l’incremento dei ricavi aviation 2019 rispetto al 2018 è dovuto all’effetto combinato di diversi fattori tra cui l’aumento dei principali *driver* di traffico.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* registrano un incremento del 9,6% sul 2018. In particolare per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+13,4%): i ricavi da passeggeri crescono in misura superiore all’aumento del traffico passeggeri (+10,6%) per effetto dell’aggiornamento tariffario in vigore dal 1 gennaio 2019 che ha visto un aumento delle tariffe legate a questa categoria di ricavi;
- Ricavi da Vettori (+14,2%): anche i ricavi da Vettori aumentano in misura superiore al tonnellaggio totale grazie all’incremento delle relative tariffe;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali: tali ricavi sono sostanzialmente in linea con l’anno precedente (+0,5%);
- Incentivi: l’incremento degli incentivi rispetto al 2018 (+10,7%) è legato alla crescita del traffico incentivato;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: la contrazione (-3,3%) è da collegare ai minori investimenti rispetto allo scorso anno;
- Altri Ricavi: la crescita (+10,4%) è dovuta a diverse componenti tra cui, in particolare, maggiori ricavi derivanti dal riaddebito agli operatori aeroportuali dei costi sostenuti per la conduzione delle aree subconcesse e da proventi straordinari della controllata FFM;
- Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC: il forte scostamento di questa voce rispetto all’anno precedente è dovuto alla svalutazione dei crediti, interamente maturati nell’esercizio, verso alcuni vettori dell’area balcanica, tra cui Ernest cui Enac ha sospeso la licenza a far data dal 13 gennaio 2020.

2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION

2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Var. ass.	Var. %
Retail e Advertising	15.620	14.625	995	6,8%
Parcheggi	16.818	15.946	872	5,5%
Real Estate	2.450	2.393	57	2,4%
Servizi ai passeggeri	6.206	5.609	597	10,6%
Ricavi per Servizi di Costruzione	3.705	2.507	1.198	47,8%
Altri Ricavi	3.056	2.474	582	23,5%
Riduzione Ricavi non Aeronautici a FSC	0	0	0	n.s.
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	47.855	43.554	4.301	9,9%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un incremento pari al 9,9% ed evidenzia una crescita in tutte le voci di ricavo.

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

Retail e Advertising

La crescita dei ricavi (+6,8%) è dovuta alle buone performance del segmento retail, mentre l'advertising registra una flessione rispetto allo scorso anno.

Il retail cresce per il buon andamento sia del Duty Free, la cui struttura contrattuale beneficia dell'incremento del traffico e dei canoni contrattuali, che degli altri segmenti (*Food&Beverage* e brand *retail*) grazie all'intercettazione di un maggior numero di passeggeri in partenza dallo scalo.

I risultati in calo dell'advertising derivano dalle performance del subconcessionario strettamente legate all'andamento del mercato pubblicitario, che nel 2019 ha visto una forte contrazione degli investimenti, soprattutto nei settori più affini a quello aeroportuale. Positivo invece il contributo di alcuni contratti negoziati direttamente da Aeroporto di Bologna e della componente advertising legata ai *fuelers*.

Parcheggi

I ricavi da parcheggi ed accessi viari hanno registrato una crescita del 5,5% rispetto allo scorso anno, più contenuta rispetto alla significativa crescita del traffico che si è potuta intercettare solo parzialmente con l'offerta di posti auto dello scalo.

Real Estate

I ricavi real estate fanno registrare un incremento del 2,4% grazie alla rinegoziazione di alcuni contratti, alle rivalutazioni fisse annuali di altri e all'incremento degli spazi messi a disposizione di alcuni clienti.

Servizi ai passeggeri

Nel 2019 i servizi ai passeggeri vedono un aumento del 10,6% rispetto al 2018 dovuto prevalentemente ai servizi *premium (lounge e servizi accessori)* e agli autonoleggi, di cui si espone di seguito l'andamento.

Servizi premium

Si conferma il trend in aumento di questo business legato alla crescita dei passeggeri che si riflette in un incremento degli ingressi alla *lounge* gestiti direttamente e di quelli gestiti attraverso canali specializzati per le lounge aeroportuali.

Subconcessione autonoleggiatori

I ricavi *car rental* beneficiano dell'effetto positivo derivante dall'incremento delle superfici in subconcessione ad alcuni operatori e dalla crescita delle *royalties*.

Ricavi per Servizi di Costruzione

La crescita di questa voce di ricavo (+47,8%) è dovuta ai maggiori investimenti relativi alla *business unit non aviation* rispetto allo scorso anno.

Altri ricavi: la crescita degli altri ricavi (+23,5%) deriva principalmente da una modifica di alcuni contratti con gli handler relativi allo svolgimento di servizi operativi (de-icing aeromobili e PRM), da maggiori interventi di service per manutenzioni straordinarie sui mezzi degli handler e da maggiori ricavi per rimborsi vari.

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	63.274	56.342	6.932	12,3%
Ricavi per servizi non aeronautici	44.295	41.160	3.135	7,6%
Ricavi per servizi di costruzione	16.420	15.650	770	4,9%
Altri ricavi e proventi della gestione	1.146	940	206	21,9%
RICAVI	125.135	114.092	11.043	9,7%
Materiali di consumo e merci	(2.305)	(1.952)	(353)	18,1%
Costi per servizi	(20.920)	(20.030)	(890)	4,4%
Costi per servizi di costruzione	(15.639)	(14.905)	(734)	4,9%
Canoni, noleggi e altri costi	(8.614)	(8.123)	(491)	6,0%
Oneri diversi di gestione	(3.260)	(3.210)	(50)	1,6%
Costo del personale	(29.460)	(27.154)	(2.306)	8,5%
COSTI	(80.198)	(75.374)	(4.824)	6,4%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	44.937	38.718	6.219	16,1%
Ammortamento diritti di concessione	(6.243)	(5.857)	(386)	6,6%
Ammortamento altre attività immateriali	(1.576)	(1.323)	(253)	19,1%
Ammortamento attività materiali	(2.750)	(2.219)	(531)	23,9%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(10.569)	(9.399)	(1.170)	12,4%
Accantonamento rischi su crediti	1	(64)	65	n.s.
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(2.893)	(3.752)	859	-22,9%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(409)	(291)	(118)	40,5%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(3.301)	(4.107)	806	-19,6%
TOTALE COSTI	(94.068)	(88.880)	(5.188)	5,8%
RISULTATO OPERATIVO	31.067	25.212	5.855	23,2%
Proventi finanziari	150	384	(234)	-60,9%
Oneri finanziari	(1.125)	(620)	(505)	81,5%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	30.092	24.976	5.116	20,5%
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(9.240)	(7.049)	(2.191)	31,1%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	20.852	17.927	2.925	16,3%
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	0	0	0%
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	20.852	17.927	2.925	16,3%

Il 2019 si chiude con un **utile consolidato**, di intera pertinenza del Gruppo, di **20,9 milioni di Euro**, in crescita del 16,3% rispetto ai **17,9 milioni di Euro** del 2018.

Il risultato è stato prevalentemente guidato dall'incremento di traffico e dalla dinamica positiva che lo stesso ha generato su tutte le principali componenti del *business*.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 9,7% rispetto al 2018 ed in particolare:

- i **ricavi per servizi aeronautici** crescono del 12,3% principalmente per l'aumento del traffico e per l'aggiornamento tariffario;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** aumentano del 7,6% per il buon andamento di tutte le componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** si incrementano del 4,9% per maggiori investimenti realizzati in particolare nel settore non aviation;
- altri **ricavi e proventi della gestione**: la crescita (+21,9%) rispetto al 2018 è dovuta a diverse componenti sia aviation che non aviation come descritto nelle specifiche sezioni.

I **costi** si incrementano complessivamente del 6,4% sul 2018.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** risultano in significativo aumento rispetto al 2018 (+18,1%) per l'acquisto diretto del liquido de-icing aeromobili, precedentemente oggetto del contratto con l'handler, e per maggiori acquisti di beni di consumo e attrezzature a supporto delle attività operative, solo in parte compensati dai minori consumi di liquido de-icing pista, grazie ad una stagione invernale più mite rispetto al 2018;
- ✓ i **costi per servizi** crescono rispetto al 2018 (+4,4%) per effetto di:
 - maggiori costi per acquisto di energia elettrica e gas metano a seguito dell'aumento dei costi unitari della materia prima;
 - maggiori interventi di manutenzione a immobili in proprietà e ai mezzi degli handler in service;
 - incremento del costo per il servizio PRM per effetto di maggiori assistenze;
 - maggiori costi per assicurazioni, servizi di vigilanza e servizio navetta per i parcheggi remoti.
 L'aumento di questi costi è stato parzialmente mitigato da un risparmio sul servizio di sgombero neve grazie a condizioni climatiche più favorevoli.
- ✓ i **costi per servizi di costruzione** crescono del 4,9% per maggiori investimenti realizzati;
- ✓ la crescita del 6,0% sul 2018 della voce **canoni, noleggi e altri costi** è dovuta principalmente alla crescita dei volumi di traffico in base ai quali vengono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza e ai canoni elaborazione dati, a seguito dei crescenti investimenti in software e dell'introduzione della fatturazione elettronica. Su questa categoria di costi ha influito, con segno opposto, anche il nuovo principio contabile IFRS16, in vigore dal 1° gennaio 2019, in virtù del quale i contratti che contengono un diritto d'uso di un bene non impattano più il Conto Economico nei costi per canoni, ma negli ammortamenti e oneri finanziari; l'impatto dell'applicazione dell'IFRS 16 sull'anno è di minori costi per canoni di leasing per 595 mila Euro;
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** sono sostanzialmente in linea con l'anno precedente (+1,6%).

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

Complessivamente il 2019 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA)** di 44,9 milioni di Euro, circa 6,2 milioni di Euro superiore (+16,1%) al 2018.

Gli **ammortamenti** evidenziano una crescita del 12,4% per l'avanzamento del piano ammortamenti, per i nuovi investimenti del Gruppo e l'ammortamento dei beni in leasing per 590 mila Euro, voce non presente nell'esercizio di confronto in quanto legata al nuovo principio contabile sul leasing IFRS 16 entrato in vigore il 1° gennaio 2019.

Gli **accantonamenti** diminuiscono (-19,6%) prevalentemente per i minori accantonamenti al fondo rinnovo delle infrastrutture aeroportuali per l'aggiornamento periodico della programmazione degli interventi e, soprattutto, a causa del valore più alto dell'esercizio di confronto per i maggiori interventi sulla pista di volo e di manutenzione straordinaria della taxiway effettuati durante i 4 giorni di chiusura dell'aeroporto a metà settembre 2018.

A fronte di quanto sopra i **costi complessivi** evidenziano una crescita del 5,8% a fronte dell'aumento dei **ricavi** del 9,7%; ciò determina l'incremento del 23,2% del **Risultato Operativo (EBIT)** che si attesta a 31,1 milioni di Euro contro 25,2 milioni del 2018.

La **gestione finanziaria** chiude con un saldo negativo di 1 milione di Euro contro un saldo negativo di 0,2 milioni del 2018 a causa principalmente della diminuzione dei tassi di interesse che ha determinato oneri da attualizzazione dei fondi per 0,7 milioni di Euro contro proventi netti da attualizzazione di 0,1 milioni dell'anno di confronto. Inoltre si registra la diminuzione degli interessi passivi dovuta al minor indebitamento complessivo.

In crescita il **risultato ante imposte** che si attesta a 30,1 milioni di Euro contro 25 milioni del 2018 (+20,5%).

Le **imposte sul reddito**, pari a 9,2 milioni di Euro contro 7 milioni del 2018, aumentano sostanzialmente per effetto della crescita dell'aliquota Ires dal 24% al 27,5% per il triennio 2019-2021, applicabile alle società concessionarie, e per l'aumento del risultato ante imposte.

Per effetto di quanto sopra esposto, il **risultato netto** al 31 dicembre 2019, interamente di competenza del Gruppo, si attesta ad un **utile consolidato di 20,9 milioni di Euro** in crescita di 2,9 milioni di Euro (+16,3%) rispetto al risultato del precedente esercizio.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	63.274	56.342	6.932	12,3%
Ricavi per servizi non aeronautici	44.295	41.160	3.135	7,6%
Altri ricavi e proventi della gestione	1.065	940	125	13,3%
RICAVI RETTIFICATI	108.634	98.442	10.192	10,4%
Materiali di consumo e merci	(2.305)	(1.952)	(353)	18,1%
Costi per servizi	(20.920)	(20.030)	(890)	4,4%
Canoni, noleggi e altri costi	(8.614)	(8.123)	(491)	6,0%
Oneri diversi di gestione	(3.260)	(3.210)	(50)	1,6%
Costo del personale	(29.460)	(27.154)	(2.306)	8,5%
COSTI RETTIFICATI	(64.559)	(60.469)	(4.090)	6,8%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	44.075	37.973	6.102	16,1%
Ricavi per servizi di costruzione	16.420	15.650	770	4,9%
Costi per servizi di costruzione	(15.639)	(14.905)	(734)	4,9%
Margine Servizi di Costruzione	781	745	36	4,8%
Ricavi da Terminal Value su Fondo di Rinnovo(*)	81	0	(81)	n.s.
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	44.937	38.718	6.219	16,1%

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

Come esposto nella tabella, escludendo i ricavi e i costi per servizi di costruzione e i ricavi per credito da Terminal Value su Fondi di Rinnovo, a fronte di una crescita dei ricavi del 10,4% l'aumento più contenuto dei costi, 6,8%, determina un **margine operativo lordo rettificato** di 44 milioni di Euro, in crescita del 16,1% rispetto al 2018.

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 2019 e 2018:

in migliaia di Euro	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	45.153	38.066	7.087
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	34.991	30.342	4.649
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(254)	(10.806)	10.552
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(21.246)	(19.983)	(1.263)
Variazione finale di cassa	13.491	(447)	13.938
Disponibilità liquide inizio periodo	15.762	16.209	(447)
Variazione finale di cassa	13.491	(447)	13.938
Disponibilità liquide fine periodo	29.253	15.762	13.491

Al 31 dicembre 2019 il **flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante** è pari a 45,2 milioni di Euro contro i 38,1 milioni del 31 dicembre 2018.

L'aumento di 7,1 milioni di Euro del flusso di cassa prodotto dalla gestione caratteristica è poi ridotto di 2,4 milioni di Euro dall'assorbimento di risorse da parte del capitale circolante netto principalmente per la variazione dei crediti commerciali (in aumento di circa 1 milione di Euro), dei debiti commerciali (in diminuzione di circa 3,3 milioni) e le maggiori imposte pagate (+1,1 milioni di Euro), il tutto parzialmente controbilanciato dalle minor risorse in uscita per l'utilizzo dei fondi (-2,6 milioni di Euro).

Le **attività di investimento** hanno comportato flussi di cassa negativi per complessivi 0,3 milioni di Euro contro 10,8 del 2018 per:

- minori investimenti infrastrutturali netti (17,2 milioni di Euro contro 19,2 milioni del 2018),
- assenza di investimenti in partecipazioni (2,4 milioni di Euro nel 2018) controbilanciati da
- 16,9 milioni di Euro di incassi di strumenti finanziari contro 10,7 milioni di Euro nel 2018.

Infine, le **attività di finanziamento** hanno assorbito risorse per 21,2 milioni di Euro (20 milioni nel 2018) per il pagamento di dividendi per 16,2 milioni di Euro (14,2 milioni di Euro nel 2018), per la restituzione delle rate dei finanziamenti in scadenza (4,4 milioni contro 5,8 milioni di Euro nel 2018) e per il pagamento delle passività per leasing (0,6 milioni di Euro nel 2019, non presente nel 2018 per l'introduzione dell'IFRS 16 a partire dal 1° gennaio 2019) .

In massima sintesi, le entrate operative del periodo pari a 35 milioni di Euro (**flusso di cassa generato dalle attività operative netto**) sommate alle entrate per i disinvestimenti degli impieghi temporanei di liquidità per 16,9 milioni di Euro, per complessivi 51,9 milioni di Euro sono state impiegate nei seguenti flussi in uscita:

- 17,2 milioni di Euro di investimenti infrastrutturali;
- 16,2 milioni di dividendi;

- 4,4 milioni di rimborso dei mutui;
 - 0,6 milioni di pagamento dei canoni di leasing
- con residuo finale in aumento della cassa per 13,5 milioni di Euro.

Di seguito si mostra un dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo per il 2019 a confronto con il 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
A Cassa	26	27	(1)
B Altre disponibilità liquide	29.227	15.735	13.492
C Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	0
D Liquidità (A+B+C)	29.253	15.762	13.491
E Crediti finanziari correnti	501	13.449	(12.948)
F Debiti bancari correnti	(28)	(43)	15
G Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(3.059)	(4.433)	1.374
H Altri debiti finanziari correnti	(3.086)	(2.050)	(1.036)
I Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)	(6.173)	(6.526)	353
J Posizione finanziaria corrente netta (I-E-D)	23.581	22.685	896
K Debiti bancari non correnti	(11.643)	(14.690)	3.047
L Obbligazioni emesse	0	0	0
M Altri debiti non correnti	(1.437)	0	(1.437)
N Indebitamento finanziario non corrente (K+L+M)	(13.080)	(14.690)	1.610
O Posizione finanziaria netta (J+N)	10.501	7.995	2.506

La **Posizione Finanziaria Netta** del Gruppo al 31 dicembre 2019 è pari a 10,5 milioni di Euro contro 8 milioni di Euro al 31 dicembre 2018 (+2,5 milioni di Euro).

La variazione positiva è dovuta al minor **indebitamento finanziario complessivo** (voci I + N, pari a 19,2 contro 21,2 milioni al 31 dicembre 2018) grazie principalmente al pagamento delle rate dei mutui per 4,4 milioni di Euro parzialmente compensato dall'aumento delle passività finanziarie correnti e non correnti per leasing, a seguito del nuovo principio contabile IFRS 16, per 2 milioni di Euro, corrispondenti ai canoni futuri già sottoscritti contrattualmente, per il diritto d'uso di beni di terzi.

Minore l'effetto sulla posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2019 della crescita della **liquidità complessiva** (voci D+E, pari a 29,7 milioni di Euro contro 29,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2018) in quanto tale aumento è sostanzialmente assorbito dalla crescita di pari importo del debito per addizionale (voce H) da riversare agli enti creditori.

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 2018-2019:

IMPIEGHI	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione Assoluta	Var. %
-Crediti commerciali	15.464	14.272	1.192	8,4%
-Crediti tributari	189	161	28	17,4%
- Altri Crediti	5.014	4.500	514	11,4%
-Rimanenze di magazzino	622	594	28	4,7%
Subtotale	21.289	19.527	1.762	9,0%
-Debiti commerciali	(18.537)	(19.011)	474	-2,5%
-Debiti tributari	(3.598)	(2.123)	(1.475)	69,5%
-Altri debiti	(27.514)	(24.244)	(3.270)	13,5%
Subtotale	(49.649)	(45.378)	(4.271)	9,4%
Capitale circolante netto operativo	(28.360)	(25.851)	(2.509)	9,7%
Immobilizzazioni	198.143	188.218	9.925	5,3%
-Imposte differite attive	6.190	6.108	82	1,3%
-Altre attività non correnti	13.624	17.712	(4.088)	-23,1%
Totale immobilizzazioni	217.957	212.038	5.919	2,8%
- Fondi rischi, oneri e TFR	(19.229)	(17.848)	(1.381)	7,7%
- Fondo imposte differite	(2.558)	(2.456)	(102)	4,2%
-Altre passività non correnti	(136)	(168)	32	-19,0%
Subtotale	(21.923)	(20.472)	(1.451)	7,1%
Capitale fisso operativo	196.034	191.566	4.468	2,3%
Totale Impieghi	167.674	165.715	1.959	1,2%

FONTI	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione Assoluta	Variazione %
Posizione finanziaria netta	10.501	7.995	2.506	31,3%
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	0	0,0%
-Riserve	(67.009)	(65.469)	(1.540)	2,4%
-Risultato dell'esercizio	(20.852)	(17.927)	(2.925)	16,3%
Patrimonio Netto di Gruppo	(178.175)	(173.710)	(4.465)	2,6%
-Patrimonio Netto di terzi	0	0	0	0
Totale Patrimonio Netto	(178.175)	(173.710)	(4.465)	2,6%
Totale fonti	(167.674)	(165.715)	(1.959)	1,2%

La struttura patrimoniale del Gruppo evidenzia una crescita del **capitale circolante netto operativo** rispetto alla chiusura dell'esercizio 2018 (+2,5 milioni di Euro da -25,9 a -28,4 milioni di Euro) per effetto:

- dell'aumento dei debiti per 4,3 milioni di Euro, principalmente tributari e altre passività (contributo al servizio antincendi dei Vigili del Fuoco, debiti verso i dipendenti e per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri)

compensato solo parzialmente:

- dalla crescita dei crediti (1,7 milioni di Euro) principalmente commerciali ma anche per l'addizionale di diritti di imbarco passeggeri quindi sempre collegati all'aumento del traffico.

Il **capitale fisso operativo** evidenzia una crescita rispetto al 31 dicembre 2018 di 4,4 milioni di Euro, passando da 191,6 a 196 milioni di Euro, prevalentemente dovuta agli investimenti effettuati nel periodo che sono stati superiori al calo della voce "altre attività non correnti" dovuto prevalentemente all'incasso degli impieghi di liquidità.

Al 31 dicembre 2019 il **Patrimonio Netto consolidato** è pertanto pari a 178,2 milioni di Euro contro 173,7 milioni del 31 dicembre 2018: oltre al risultato dell'esercizio la variazione tiene conto della distribuzione dei dividendi deliberata dall'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 29 aprile 2019 per 16,2 milioni di Euro. Il **Patrimonio Netto di Gruppo** è di pari importo vista l'assenza, per il secondo anno consecutivo, di Terzi per effetto dell'acquisto da parte della Capogruppo del residuo 49% di Tag Bologna Srl nell'ottobre 2018.

3.4 PRINCIPALI INDICI

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

PRINCIPALI INDICI		2019	2018	MEDIA
ROE	Risultato Netto/ Patrimonio Netto Medio	11,9%	10,4%	11,1%
ROI	Risultato Operativo Rettificato/ Capitale Investito Netto Medio	18,1%	14,9%	16,5%
ROS	Risultato Operativo Rettificato/ Ricavi rettificati	27,8%	24,9%	26,3%
ROCE	Risultato Operativo Rettificato/ Capitale Investito Netto	18,0%	14,8%	16,4%
ROD finanziario	Oneri finanziari da indebitamento finanziario/ Debiti verso le banche	3,0%	2,8%	2,9%
Indice di onerosità dell'indebitamento	Oneri finanziari da indebitamento finanziario/ Margine Operativo Lordo Rettificato	1,0%	1,4%	1,2%
Quoziente di disponibilità	Attività correnti e destinate alla vendita Passività Correnti	0,85	0,90	0,88
Indice del Margine di Struttura Allargato	(Patrim.netto+Pass.non correnti)/ Attività non correnti	0,96	0,97	0,97
Indipendenza finanziaria	Patrimonio Netto/ Totale Attività	0,66	0,67	0,67

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

DSO e DPO	2019	2018	Variazione
Giorni medi di incasso clienti	40	41	(1)
Giorni medi pagamento fornitori	93	88	5

L'attenta gestione dei crediti commerciali del Gruppo consente di evidenziare giorni medi di incasso particolarmente contenuti ed in calo nonostante l'aumento del fatturato. In leggera crescita i tempi medi di pagamento dei fornitori del Gruppo.

3.5 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati al 31 dicembre 2019 è pari a 17,4 milioni di Euro di cui 6,9 milioni di Euro per investimenti legati all'esecuzione del Masterplan e 10,5 milioni per investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

Di seguito si evidenziano i principali interventi conclusi nel 2019:

- **Nuova piazzola de-icing ed edificio:** conclusi i lavori di realizzazione della piazzola e dell'edificio de-icing;
- **People Mover:** conclusa la realizzazione della passerella di collegamento tra Stazione Aeroporto e Terminal a carico di AdB; sono in corso le ultime fasi di collaudo pre- esercizio a cura di Marconi Express per l'avvio dell'operatività della monorotaia;
- **BLQ Fitness Lounge:** conclusa la realizzazione di una palestra di 700 mq destinata alla comunità aeroportuale e ai passeggeri della Marconi Business Lounge;
- **Restyling MBL:** concluso il restyling della Marconi Business Lounge per offrire un miglior servizio ai passeggeri;
- **Sistema di lettura targhe veicoli:** attivato il sistema di rilevazione e monitoraggio degli accessi posizionato presso i varchi di entrata e uscita alle vie di accesso preferenziali per i parcheggi;
- **Summer Parking P6:** è stato realizzato un parcheggio per supportare i maggiori volumi di traffico durante il periodo estivo; tale area verrà utilizzata anche nel 2020 come parcheggio e come area di cantiere per i prossimi lavori in pista.

Inoltre, a supporto del miglioramento del servizio offerto al passeggero si segnala l'installazione di 3 nuovi ABC gate (Automatic Border Control) per il controllo elettronico dei passaporti in partenza e nuove postazioni polizia presso arrivi e partenze; un nuovo impianto TVCC lato air side per il monitoraggio del sedime aeroportuale; nuovi monitor destinati al miglioramento e all'ampliamento dell'informativa al pubblico; luci a led a ridotto consumo energetico presso uffici e aerostazione per l'efficientamento ambientale;; nuove postazioni di ricarica per *devices (Recharge Point)*,nuove aree di attesa per i passeggeri a ridotta mobilità presso l'aerostazione e una nuova area *kids* destinata allo svago dei bambini.

Tra i principali interventi avviati ma ancora in corso di realizzazione al 31 dicembre 2019 si segnalano:

- **Ampliamento Terminal:** si è conclusa la progettazione esecutiva dell'ampliamento del terminal esistente e la verifica del progetto esecutivo è stata positivamente completata a fine gennaio 2020.
- **Nuovo Parcheggio Multipiano:** si è conclusa la progettazione esecutiva per la costruzione di un parcheggio in prossimità dell'aerostazione; il progetto esecutivo è stato inviato ad Enac per approvazione.
- **Riqualfica area security e controllo passaporti:** il progetto esecutivo è stato concluso e approvato da Enac. E' stato concluso ed approvato da Enac anche il progetto esecutivo relativo alla fornitura delle linee automatizzate per i controlli di sicurezza.
- **Ampliamento Parcheggio Express:** si è conclusa la progettazione esecutiva dell'ampliamento del Parcheggio Express ed è in corso la fase di verifica del progetto esecutivo;
- **Edificio Cargo:** avviati i lavori di realizzazione dell'edificio;
- **Intervento di schermatura dei parcheggi P2 e P3:** conclusa e approvata la progettazione esecutiva.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo delle realizzazioni per interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali e degli impianti al 31 dicembre 2019 è pari a 2 Milioni di Euro, di cui 326 mila Euro per interventi *landside*, 889 mila Euro per interventi *airside* e 792 mila Euro per interventi su impianti. In particolare tra gli interventi si evidenziano il ripristino dei marciapiedi esterni del terminal e il ripristino delle coperture presso l'officina; si segnala inoltre l'intervento richiesto da Arpae relativamente al rifacimento di parte del manto di impermeabilizzazione della vasca di raccolta delle acque di dilavamento aeroportuali situata presso il sito di Cava Olmi, danneggiato dall'azione di risalita della falda freatica presente nell'area. Inoltre, tra i gli interventi di ripristino sugli impianti si segnalano la sostituzione di alcuni apparati UTA oltre ai monitor informativa voli a servizio di passeggeri.

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Var. ass.	Var. %
Organico medio Equivalenti Full Time	492	464	28	6%
Dirigenti	9	10	(1)	-10%
Quadri	33	30	3	10%
Impiegati	354	328	26	8%
Operai	96	96	0	0%

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Var. ass.	Var. %
Organico medio	543	515	28	5%
Dirigenti	9	10	(1)	-10%
Quadri	33	30	3	10%
Impiegati	402	373	29	8%
Operai	99	102	(3)	-3%

Fonte: Elaborazione della Società

L'incremento di organico di 28 equivalenti full-time rispetto al 2018 è dovuto prevalentemente all'assunzione di risorse destinate ad attività legate all'aumento di traffico, quali security e PRM, ma anche al potenziamento di alcune aree aziendali di staff.

Il costo

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Var. ass.	Var. %
Costo del Lavoro	29.460	27.154	2.306	8,5%

Fonte: Elaborazione della Società

L'aumento del costo del lavoro del 8,5% rispetto allo stesso periodo del 2018 deriva principalmente dall'incremento di organico sopra descritto, dalle ordinarie dinamiche salariali e dal maggior ricorso a personale somministrato a supporto dei processi operativi.

LE RELAZIONI SINDACALI

Nel corso del 2019 sono stati siglati accordi sindacali che confermano l'attenzione del Gruppo alle tematiche del welfare e della responsabilità sociale:

- è stato prorogato il sistema esistente di welfare aziendale incrementando le somme a disposizione di ciascun dipendente a tempo indeterminato;
- è stata attivata la banca solidale, secondo la modalità prevista dalla normativa, per la cessione di ferie, permessi e banca ore a colleghi con figli minorenni con condizioni problematiche;
- è stata definita una politica finalizzata a supportare le famiglie monogenitoriali in azienda (famiglie con un solo genitore unico affidatario di uno o più figli).

Il 30 maggio 2019, a seguito di trattative a livello locale e nazionale e nonostante fosse ancora in corso la negoziazione per il rinnovo del contratto nazionale, è stato siglato un accordo tra Assaeroporti e le OO.SS che ha previsto di protrarre la possibilità di stipulare contratti stagionali fino al 31/12/2019, in attesa della regolamentazione da parte del CCNL.

Negli ultimi mesi del 2019 AdB è stata impegnata con Assaeroporti e i principali scali Italiani con il rinnovo della parte specifica Gestori Aeroportuali del CCNL del Trasporto Aereo.

Nel dicembre 2019 le tre società di handling operanti sullo scalo hanno firmato con AdB, presso la Città Metropolitana di Bologna, il protocollo di sito, strumento per garantire le condizioni utili a favorire la tutela dell'occupazione e il rispetto dei diritti dei lavoratori con l'obiettivo di favorire la continuità e la qualità del servizio offerto al passeggero sullo scalo. In particolare il protocollo, a completamento del CCNL di settore, prevede delle regole chiare e condivise sull'applicazione della clausola sociale per il trasferimento del personale in caso di cambio di vettore fra un handler e l'altro.

LA FORMAZIONE DEL PERSONALE

Nel 2019 i costi sostenuti per la formazione sono stati superiori al 2018 per la realizzazione di alcuni importanti progetti.

Tra questi si segnala l'inaugurazione avvenuta l'11 febbraio 2019 del Training Center, struttura, fisica ed organizzativa, deputata alla formazione, nata con l'obiettivo di centralizzare tutta la formazione (sia tecnica che manageriale) e volta a sostenere le capacità specialistiche dell'azienda, con una visione globale che garantisca una continua sinergia tra tutte le aree.

Si segnala anche un forte investimento nello sviluppo ed incentivazione della formazione e-learning sulle soft skills, rivolta a tutta la popolazione aziendale.

Oltre a quanto sopra, la formazione è stata caratterizzata, da specifici corsi di aggiornamento normativo delle diverse aree e dalla formazione obbligatoria che ha coinvolto il Servizio Prevenzione e Protezione e l'area Security.

Sono stati attivati alcuni master nell'area IT ("Big Data") e "Leadership in action" finalizzato ad acquisire competenze nella gestione delle persone.

Nell'ambito ciclo passivo si è svolto il percorso "PM in Action" con lo scopo di allineare e definire la figura del PM (Project Manager) all'interno dell'azienda, con focus sulle competenze metodologiche, organizzative, relazionali e tecnico-specialistiche ed è stata svolta una formazione *in house* sulle modifiche alla procedura ciclo passivo per aggiornare le varie aree aziendali coinvolte sul tema.

A novembre è stato organizzato un workshop *in house* sul tema della "Agenda 2030 per lo Sviluppo

Sostenibile” (programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità, sottoscritto nel settembre 2015 dai governi dei 193 Paesi membri dell'ONU) con l'obiettivo di diffondere la conoscenza degli obiettivi a livello aziendale ed aumentare la coscienza della sostenibilità intesa come armonizzazione della crescita economica con l'inclusione sociale e la tutela dell'ambiente.

Per ulteriori approfondimenti sui temi della formazione si rimanda all'apposito paragrafo della Dichiarazione Non Finanziaria 2019.

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 L'AMBIENTE

Il Gruppo continua a porre particolare attenzione a tutte le principali tematiche ambientali: dall'impatto sulla qualità dell'aria a quello acustico, a quello di risparmio energetico e utilizzo di fonti alternative.

La Capogruppo, attraverso l'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto, sottoscritto nel 2015 con gli Enti territoriali, si è impegnata alla realizzazione di alcune opere per un importo complessivo di 6,5 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.

Nel corso del secondo semestre del 2019 è stato svolto il piano di monitoraggio acustico dei ricettori sensibili in ambito comunale.

4.1.1 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

Durante il 2019 è proseguito l'iter di approvazione dell'aggiornamento del Masterplan con l'avvio nel mese di dicembre della Conferenza dei Servizi per l'ottenimento della conformità urbanistica, che ha visto la sua conclusione nel mese di gennaio 2020.

Negli ultimi mesi del 2019 si è conclusa la progettazione di importanti interventi volti all'incremento della capacità aeroportuale di cui in particolare:

- l'ampliamento del terminal passeggeri (fase 1) che rappresenta l'intervento più importante previsto dal Master Plan e che prevede un'espansione di oltre 20.000 mq dell'attuale sala imbarchi con un nuovo molo imbarchi ed una nuova area centrale a disposizione dei passeggeri con nuovi esercizi commerciali;
- un nuovo parcheggio multipiano est dotato di oltre 2.000 stalli disposti su sette livelli fuori terra che fornirà capacità addizionale per passeggeri e autonoleggiatori;
- un nuovo piazzale aeromobili che aumenterà la dotazione di parcheggi aeromobili dello scalo ed il numero di piazzole per aerei wide body utilizzati per il lungo raggio.

Inoltre nello stesso periodo hanno proseguito il percorso di sviluppo diversi progetti volti all'incremento della capacità aeroportuale e della qualità del servizio necessari a supportare i crescenti volumi di traffico.

4.2 LA SICUREZZA IN AEROPORTO

Safety Management System (SMS)

Nel corso del 2019 il *Safety & Compliance Management System* ha eseguito oltre 80 audit di monitoraggio tra soggetti interni ed esterni, ha gestito e coordinato numerose attività di *change management* di natura operativa ed infrastrutturale ed ha aggiornato e condiviso l'*hazard log* dello scalo attraverso il coinvolgimento di tutti i *post holder*.

Sono state redatti diversi aggiornamenti e pubblicazioni del Manuale di Aeroporto ed è stato ulteriormente consolidato l'obiettivo primario della *safety* dello scalo che consiste in un bilanciamento efficace tra attività

di reporting e garanzia, e al tempo stesso, di una cultura *blame/no blame* orientata ad una responsabilizzazione deontologica degli operatori.

Security

Nel corso del 2019 la Capogruppo ha portato avanti iniziative finalizzate a migliorare la *Passenger Experience* attraverso la riduzione dei tempi di accodamento, una comunicazione più efficace ed un migliore approccio verso il passeggero nella fase dei controlli.

Nel 2019 è stato ampliato il parco di apparecchiature *security* per il controllo delle particelle di esplosivo (ETD), in conformità con quanto richiesto dalla normativa in vigore per il controllo dei passeggeri e dei bagagli a mano.

Per ulteriori approfondimenti sui temi della Safety e della Security si rimanda agli appositi paragrafi della Dichiarazione Non Finanziaria 2019.

4.3 LA QUALITA'

La qualità del servizio, intesa sia in termini di regolarità dei servizi, che di accoglienza, comunicazione e informazione, rappresenta uno degli obiettivi strategici della Capogruppo. La qualità del servizio integra una forte attenzione alle esigenze del passeggero con una visione aperta ai nuovi trend del settore con l'obiettivo di offrire al passeggero infrastrutture aeroportuali e servizi in grado di rendere positiva e soddisfacente l'esperienza di viaggio del passeggero.

Al fine di garantire un buon livello di qualità del servizio e delle infrastrutture, Aeroporto di Bologna svolge un costante monitoraggio delle performance, accompagnato da un regolare confronto con gli operatori aeroportuali.

Le performance di qualità 2019

Aeroporto di Bologna ha orientato sforzi e investimenti per mantenere alto il livello di qualità del servizio offerto ai passeggeri puntando sul duplice filone della tecnologia e dello staff aeroportuale, per andare a compensare i vincoli di capacità evidenziati dalla attuale infrastruttura. È stato svolto un costante monitoraggio delle performance, integrando gli strumenti tradizionali con nuovi dispositivi tecnologici, inseriti a facilitazione dei processi, come nel caso della funzionalità *self drop off* ai *check-in* o delle macchine *abc gate* ai controlli passaporti. Complessivamente, nel 2019 la soddisfazione dei passeggeri per la qualità del servizio è stata positiva e superiore alla soglia del 90% e in linea con gli anni precedenti. Si sono inoltre assestati anche quegli indicatori più legati al comfort e alla capacità dell'infrastruttura che già nel 2018 avevano dato segnali di moderato rallentamento. Anche i principali tempi di attesa sono rimasti in linea o sono migliorati rispetto all'anno precedente, pur a fronte dell'aumento del traffico.

Principali Indicatori di Qualità		2019	2018
Soddisfazione Complessiva	% passeggeri soddisfatti	98,3%	98,5%
Percezione complessiva sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	% passeggeri soddisfatti	97,3%	97,5%
Percezione sul livello pulizia generale	% passeggeri soddisfatti	99,2%	98,6%
Percezione sul livello pulizia e funzionalità toilette	% passeggeri soddisfatti	95,5%	96,0%
Attesa in coda al check-in	Tempo nel 90% dei casi	16'07''	16'09''
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	Tempo nel 90% dei casi	5'20''	5'56''
Tempo di riconsegna del primo/ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile (da sistema)	Primo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	24'59''	25'
	Ultimo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	31'59''	33'

Fonte: Elaborazione della Società

Nel 2019, sulla base delle indagini ASQ, il programma *Airport Service Quality* di ACI che rappresenta il benchmark internazionale sulla qualità del servizio di maggior rilievo tra gli aeroporti, si è registrato un miglioramento della soddisfazione generale rispetto all'anno precedente (3,82 rispetto a 3,77 del 2018). Guardando più in dettaglio l'andamento per trimestri, il 2019 ha risentito dell'impatto del traffico, raggiungendo risultati inferiori nella stagione estiva. In generale, si rileva che gli indicatori che hanno evidenziato risultati migliori sono quelli legati all'informativa e al *wayfinding*, nonché a cortesia, professionalità e disponibilità dello staff aeroportuale.

5 IL QUADRO NORMATIVO

5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023

L'anno 2019 rappresenta l'ultimo anno del Contratto di Programma, del quadriennio 2016-2019 tra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (di seguito "ENAC") ed Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..

La Capogruppo ha quindi avviato nel corso del 2019 le interlocuzioni ed istruttorie con l'ENAC ai fini 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.

AdB ha, dunque, presentato ad ENAC, il Piano quadriennale 2020-2023, comprensivo del Piano Investimenti, delle Previsioni di traffico e del Piano economico e finanziario – il Piano della qualità e della tutela ambientale. ENAC ha espresso parere positivo su tale Piano quadriennale in data 15 luglio 2019.

In data 31 luglio 2019 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha deliberato l'avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, approvati con la delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017, sulla base della proposta di revisione dei diritti per il periodo 2020-2023 presentata da AdB, con l'avvio della procedura di consultazione fra il Gestore stesso e gli Utenti aeroportuali in data 2 agosto 2019.

In data 12 settembre 2019 si è tenuta l'Audizione Pubblica durante la quale gli Utenti e il Gestore hanno raggiunto un'ampia intesa sulla proposta tariffaria relativa al periodo 2020-2023.

In data 1 ottobre 2019 si è tenuta una seduta supplementare del procedimento di consultazione degli Utenti, durante la quale il Gestore Aeroportuale e gli Utenti dell'aeroporto hanno raggiunto un'intesa sulla proposta di corrispettivo PRM per l'annualità 2020.

In data 24 ottobre 2019 ART ha adottato delibera di conformità con prescrizioni in relazione alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali 2020-2023 elaborata da AdB ed approvata dall'Utenza aeroportuale. Le prescrizioni indicate dall'Autorità sono state considerate dalla Società ai fini dell'elaborazione e della conseguente pubblicazione di una proposta tariffaria emendata in data 19 dicembre 2019.

L'Autorità, in data 16 gennaio 2020, ha adottato e pubblicato sul proprio sito web la delibera di conformità definitiva al modello tariffario di riferimento in relazione alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali elaborata da AdB, a seguito del recepimento dei correttivi prescritti dall'Autorità medesima.

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

La normativa italiana

Il Decreto Legge n. 145/2013, c.d. "Destinazione Italia", ha introdotto disposizioni disciplinanti le modalità per l'erogazione da parte dei gestori aeroportuali di contributi, sussidi o ogni altra forma di emolumento ai vettori aerei in funzione dell'avviamento e sviluppo di rotte destinate a soddisfare e promuovere la domanda nei rispettivi bacini di utenza. In particolare, all'art. 13, commi 14 e 15 di predetto Decreto, così come modificato dalla Legge di conversione, 21 febbraio 2014, n. 9, si disponeva che venissero emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT, nel prosieguo), sentiti ART e ENAC, apposite linee guida attuative.

Il MIT, in data 11 agosto 2016, ha, pertanto, adottato, mediante decreto ministeriale, le «*Linee Guida inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte dei vettori...*», di fatto abrogando le precedenti linee guida del 2 ottobre 2014 e sostituendo la disciplina previgente con una nuova regolamentazione dell'intera materia applicabile ai soli incentivi di origine pubblica, richiedendo di specificare se siano state effettuate le analisi di sostenibilità e redditività degli investimenti.

A livello di regolamentazione è stato, tuttavia, introdotto un nuovo obbligo di comunicazione all'Autorità di Regolazione dei Trasporti italiana (ART) relativo alle incentivazioni concesse dai gestori aeroportuali in favore dei vettori aerei. Questo obbligo, che prevede una comunicazione annuale consuntiva di dettaglio per vettore, in particolare, è stato istituito mediante delibera ART n. 92/2017 di approvazione dei Modelli tariffari vigenti che si applicherà anche ad AdB nella determinazione del prossimo periodo tariffario (2020-2023).

La Capogruppo sin dal 2002 pubblica sul proprio sito web istituzionale, la *policy* sviluppo traffico relativa al piano di incentivazione programmato, al fine di garantire modalità di accesso, eque, trasparenti ed indiscriminate che assicurino la più ampia partecipazione.

5.3 FONDO ANTINCENDI

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

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

legge n. 87 del 1953, la contestata norma dell'art. 1, comma 478 (L.208/2015), dichiarata illegittima, con la sentenza della Corte Costituzionale n. 167/2018, non può più avere applicazione.

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

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

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

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

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

Si rimanda per ulteriori approfondimenti al capitolo Contenziosi.

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

L'art. 26 del D.L. n. 4/2019 (Fondo di solidarietà trasporto aereo e sistema aeroportuale), convertito con modificazioni in L. 26/2019, ha posticipato al 1° gennaio 2020 il trasferimento all'INPS (gestione degli interventi assistenziali) della quota di 3 euro dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco (di cui all'art. 6-quater, c. 2 DL 7/2005), destinati fino al 31 dicembre 2018 al Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale. Per il 2019 la norma prevede che solo il 50% delle predette somme continuerà ad alimentare il Fondo di solidarietà di settore e il restante 50% sarà comunque trasferito alle gestioni assistenziali e previdenziali dell'INPS. Il comma 3 prevede l'abrogazione dell'aumento dell'addizionale sui diritti di imbarco di 0,32, previsto dal DL 113/2016 che sarebbe dovuto entrare in vigore, per il solo 2019, a partire dal 4 febbraio 2019.

Nell'annualità 2019 la misura dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri sull'aeroporto di Bologna ammonta complessivamente a 6,50 Euro.

5.5 LA RESPONSABILITA' AMMINISTRATIVA DELLE PERSONE GIURIDICHE

La società Capogruppo ha volontariamente adottato sin dal 2008 il Modello di organizzazione, gestione e controllo (di seguito anche il "Modello"), previsto dal Decreto Legislativo 8 giugno 2001, n. 231, da ultimo aggiornato con delibera consiliare del 17 dicembre 2019.

Il Modello integra al suo interno la Policy Anticorruzione, che prende in considerazione la corruzione sia attiva che passiva.

Si segnala, inoltre, che, in linea con le *best practices* esistenti in ambito nazionale e internazionale, la società, nel corso del 2016, ha valutato opportuno dotarsi di una *Whistleblowing Policy* recante disciplina e regolamentazione, anche organizzativa in materia e tesa a garantire/esimere il dipendente che segnali condotte illecite da conseguenze pregiudizievoli in ambito disciplinare e tutelare lo stesso in caso di adozione di «misure discriminatorie, dirette o indirette, aventi effetti sulle condizioni di lavoro per motivi collegati direttamente o indirettamente alla denuncia». La predetta tutela, tuttavia, trova un limite nei «casi di responsabilità a titolo di calunnia o diffamazione o per lo stesso titolo ai sensi dell'art. 2043 del codice civile». Lo strumento del *whistleblowing* nasce come mezzo di prevenzione e correzione di malfunzionamenti o di degenerazioni del sistema di controllo interno o di gestione delle aziende/enti, che

possono determinare rischi per i lavoratori o per l'azienda/ente oppure il perpetrarsi di reati, agevolando l'attivazione di adeguate azioni di *investigation, remediation e mitigation*. Nell'ambito dell'iniziativa è stata coerentemente sviluppata una parte tecnologica concernente il sistema applicativo per la gestione delle segnalazioni, attraverso lo sviluppo e l'implementazione di una piattaforma che permette in generale a tutti gli *stakeholder* interni ed esterni (dipendenti, azionisti, partner, ecc.) di inviare segnalazioni a destinatari pre-determinati, garantendo una comunicazione efficace e riservata. La piattaforma tecnologica è stata resa operativa con decorrenza 1° novembre 2016.

La *Whistleblowing Policy* è stata, quindi, integrata nel Modello da aprile 2018, a seguito dell'obbligo normativo di dotarsi di un canale informatico nell'ambito del Modello, che assicuri la riservatezza dell'identità del segnalante e attraverso il quale poter inoltrare segnalazioni circostanziate di condotte illecite.

Per i dettagli del Modello si rimanda alla Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari.

5.6 NUOVA NORMATIVA SUL CD. "TERMINAL VALUE".

L'art. 15-quinquies, comma 1, D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172, ha modificato l'art. 703 del codice della navigazione sostituendone l'originario quinto comma con gli attuali commi quinto, sesto, settimo, ottavo e nono, come di seguito:

"Alla scadenza naturale della concessione, il concessionario subentrante ha l'obbligo di corrispondere al concessionario uscente il valore di subentro. Ove non diversamente stabilito nell'atto di concessione, tale valore, per gli immobili e gli impianti fissi insistenti sul sedime aeroportuale e sulle aree ivi ricomprese per intervenuto ampliamento dello stesso sedime aeroportuale, realizzati o acquisiti dal concessionario uscente con proprie risorse, inseriti nel contratto di programma e approvati dall'ENAC, è pari al valore delle opere alla data di subentro, al netto degli ammortamenti e di eventuali contributi pubblici, limitatamente alla quota di detti beni ascritta ai servizi soggetti a regolazione tariffaria rilevabile dalla contabilità analitica regolatoria certificata presentata dal concessionario uscente per l'annualità immediatamente precedente.

Gli immobili e gli impianti fissi insistenti alla data del subentro sul sedime aeroportuale, realizzati o acquisiti dal concessionario uscente con proprie risorse e destinati allo svolgimento di attività di natura commerciale, come tali non soggette a regolazione tariffaria, restano di proprietà del demanio dello Stato, senza che sia dovuto alla società concessionaria alcun rimborso, salvo che per gli immobili e impianti fissi di natura commerciale per cui sia stata autorizzata dall'ENAC la realizzazione o l'acquisizione degli stessi, in quanto funzionali all'attività aeroportuale e alla valorizzazione dell'aeroporto, per i quali spetta un rimborso pari al valore contabile residuo da contabilità analitica regolatoria.

Il concessionario uscente è obbligato a proseguire nell'amministrazione dell'esercizio ordinario dell'aeroporto alle stesse condizioni fissate all'atto di concessione sino al subentro del nuovo concessionario, previo pagamento del relativo valore di subentro dovuto dallo stesso, salva diversa determinazione dell'ENAC motivata in ordine al corretto svolgimento del servizio.

In caso di subingresso nella concessione ovvero quando la concessione cessa prima del termine di scadenza, il concessionario che subentra ha l'obbligo di rimborsare al precedente concessionario il valore contabile residuo non ammortizzato delle opere non amovibili, come indicato nei periodi precedenti riguardanti la scadenza naturale della concessione. L'obbligo non sussiste in caso di cessazione della concessione per decadenza (art. 703 CdN).

La disciplina in materia di valore di subentro, rimborsi e indennizzi di cui al presente articolo non trova applicazione qualora meccanismi per la determinazione di valore di subentro, rimborsi e indennizzi siano già previsti nelle convenzioni di gestione aeroportuale vigenti, che restano in tal caso immodificate".

Dall'entrata in vigore di questa normativa, la Capogruppo ne ha approfondito i vari aspetti sia dal punto di vista legale che contabile-bilancistico e ha appurato tramite apposito parere legale che, stante la convenzione di concessione in essere con Enac, la disciplina in materia di valore di subentro, rimborsi e indennizzi trova piena applicazione. Conseguentemente, ha applicato per la prima volta la normativa in materia di Terminal Value a far data dal 1° gennaio 2019 nel Bilancio in esame, come dettagliatamente esposto nelle note al Bilancio Consolidato e d'esercizio di Adb cui si rimanda per ogni approfondimento.

5.7 DICHIARAZIONI DI CARATTERE NON FINANZIARIO

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

5.8 PRIVACY COMPLIANCE

La Capogruppo ha varato, il 25 maggio 2018, un apposito modello volto ad assicurare l'adeguata *compliance* aziendale al Regolamento Europeo n. 679/2016 c.d. GDPR (*General Data Protection Regulation*) ed il necessario adeguamento di organizzazione, processi, atti e procedure. Il modello viene attuato e sviluppato seguendo i principi enunciati, nel medesimo GDPR di *privacy by design* e *privacy by default*, per il tramite di un apposito organismo aziendale interfuzionale (Comitato Data Protection) costituito da specialisti interni. La Società procede all'aggiornamento periodico del proprio Registro dei trattamenti e dell'analisi del rischio al fine dell'adozione di adeguate misure di sicurezza. Sono condotti audit periodici per verificare la corretta *compliance* alla normativa di riferimento da parte del team del DPO. La Società ha rinnovato l'incarico al Data Protection Officer (DPO) nominato all'avvio del progetto di *compliance* nel 2017.

5.9 CONTINUITA' DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA

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

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

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

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

5.10 IRESA

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

particolarmente complesso e non attualmente a disposizione del gestore aeroportuale, è ancora in corso di definizione e necessita di una ulteriore delibera della Giunta Regionale.

Dal 1° gennaio 2020 l'Iresa viene corrisposta dalle compagnie aeree con le modalità indicate nel documento contabile emesso dal gestore aeroportuale che poi riversa tali somme alla Regione Emilia Romagna secondo le modalità definite in un'apposita convenzione approvata con Delibera di Giunta Regionale n. 2410 del 19 dicembre 2019. La destinazione del gettito, al netto dei costi della convenzione suddetta, sarà volta al completamento dei sistemi di monitoraggio acustico e disinquinamento acustico e ad ulteriori investimenti e/o indennizzi per i residenti nelle zone A e B dell'intorno aeroportuale come definite dal decreto del Ministero dell'Ambiente del 31/10/1997.

5.11 BREXIT

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

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

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

6 IL CONTENZIOSO

Nel presente paragrafo vengono citati i principali – fondamentalmente in termini economici – contenziosi e/o quelli che nel corso dell'esercizio 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.

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

tributario, iii) la non doverosità di tale tributo a decorrere dal 2009, a causa del venir meno dell'originario scopo legislativo, la Società resta in attesa di una definitiva pronuncia di incompetenza da parte del giudice civile adito.

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

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

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

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

7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Con riferimento alle informazioni richieste dall'art.2428, c.2, n.6 bis si segnala che il Gruppo detiene strumenti finanziari non rilevanti in termini quantitativi. I criteri che guidano la scelta degli investimenti sono:

- 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.

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

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

Il **rischio liquidità**, tenuto conto dei rilevanti impegni di sviluppo infrastrutturale, potrebbe concretizzarsi nella difficoltà ad ottenere finanziamenti nella giusta tempistica ed economicità. Per far fronte alle necessità derivanti dall'avanzamento del piano investimenti, il Gruppo ha posto in essere tutte le azioni per dotarsi dei mezzi finanziari a medio termine utili allo sviluppo; in particolare, la quotazione del titolo azionario della Capogruppo ha accresciuto la solidità patrimoniale del Gruppo. Infine, i flussi di cassa, le

necessità di finanziamento e la liquidità del Gruppo sono costantemente monitorati al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse.

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

Infine, per quanto attiene al **rischio di credito**, il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 46%. Tale rischio è stato affrontato implementando specifiche procedure e strumenti di controllo e gestione del credito verso clienti oltre che attraverso un congruo accantonamento al fondo svalutazione crediti, secondo principi di prudenza e in coerenza con i principi contabili IFRS 15 e IFRS 9 che rafforzano l'approccio di analisi *ex-ante*, piuttosto che di recupero del credito già sorto, nei processi di valutazione del rischio di credito.

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

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

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 2019, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 45,9%. AdB e Ryanair hanno peraltro rafforzato la partnership in data 27 ottobre 2016 concludendo un accordo pluriennale con scadenza nel 2022 con il quale si sono così 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 della Società, 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'interesse dimostrato dai vettori *low cost* per lo scalo di Bologna e dell'evoluzione del traffico sull'Aeroporto in generale, la Società ritiene che il Gruppo potrebbe ragionevolmente far fronte all'eventuale interruzione o limitazione dei voli da parte di Ryanair in virtù della possibile redistribuzione del traffico passeggeri tra le diverse compagnie aeree presenti sull'Aeroporto e della capacità dello scalo di attrarre nuovi vettori. Non può tuttavia escludersi che, qualora trascorresse un lasso di tempo significativo fra il momento della interruzione dei voli e quello della loro parziale o totale sostituzione da parte di altri vettori ovvero l'avvicendamento si rivelasse più difficile del previsto o non fosse in tutto o in parte realizzabile, tale interruzione o riduzione dei voli possa avere un impatto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Rischio relativo all'influenza degli incentivi sulla marginalità dei ricavi

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

Rispetto a tale rischio 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 attiva nello sviluppo di un *mix* di traffico tale da mantenere una marginalità positiva.

Rischi relativi all'attuazione del Piano degli Interventi

La Capogruppo effettua gli investimenti nell'Aeroporto sulla base del Piano degli Interventi approvato dall'ENAC. AdB potrebbe incontrare difficoltà nel porre in essere nei tempi previsti gli investimenti stabiliti nel Piano degli Interventi a causa di eventi imprevedibili o di ritardi nell'iter autorizzativo e/o realizzativo delle opere, con possibili effetti negativi sull'ammontare delle tariffe applicabili e possibili rischi di revoca o decadenza dalla Convenzione. 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.

Conferenza dei Servizi per l'accertamento di conformità urbanistica del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016-2030

In data 24 gennaio 2020 si è conclusa la Conferenza dei Servizi avente ad oggetto l'accertamento di conformità urbanistica del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016-2030, promossa da Enac in relazione all'aggiornamento del Masterplan dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna, con il parere favorevole con prescrizioni degli Enti di livello statale e territoriale.

Gli interventi di sviluppo infrastrutturale inclusi nel Masterplan dell'aeroporto bolognese 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 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, la realizzazione di un parcheggio multipiano per le automobili dei passeggeri e per autonoleggi con 2.000 posti auto aggiuntivi 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.

Il via libera da parte della Conferenza dei Servizi costituisce uno step amministrativo essenziale per il processo di sviluppo dell'Aeroporto di Bologna ed è 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.

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.

Con riguardo **all'effetto Brexit**, le potenziali ripercussioni economiche e sociali non sono facilmente prevedibili, in particolare sul trasporto aereo. Ad oggi, comunque, non sono pervenute comunicazioni di variazioni dell'operativo delle compagnie aeree operanti sullo scalo di Bologna in riferimento alla Brexit.

L'introduzione dell'Iresa (rif. Capitolo Quadro Normativo) con decorrenza 1° gennaio 2020 sugli aeroporti della Regione Emilia-Romagna, pur non riguardando direttamente il Gruppo Adb in quanto i soggetti passivi dell'imposta sono i vettori, comporta un potenziale danno concorrenziale per il Gruppo vista la non uniforme imposizione di tale tributo nelle regioni limitrofe.

Infine, **il Regolamento Ue 2015/1998 in merito alle apparecchiature di sicurezza per il controllo dei bagagli da stiva** prevede che tali apparecchiature soddisfino lo "standard 3" a partire dal 1° settembre 2020 con un investimento stimato per il Gruppo di 4,4 milioni di Euro.

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

Al 31 dicembre 2019 il Bilancio Consolidato del Gruppo nelle attività non correnti include, tra l'altro, Diritti di Concessione per 176 milioni di Euro e 166 milioni di Euro al 31 dicembre 2018. L'incidenza complessiva sul totale delle attività è pari al 65,50% e al 63,77% al 31 dicembre 2018. L'incidenza complessiva dei Diritti di Concessione sul patrimonio netto di Gruppo è pari rispettivamente al 98,88% e al 95,73% al 31 dicembre 2018. Tali importi esprimono i valori dei Diritti di Concessione così come determinati in applicazione dell'interpretazione IFRIC *Interpretation 12 - Service Concession Arrangements* ("IFRIC 12") a tutti i beni gratuitamente devolvibili ricevuti dall'ENAC nel 2004.

Ai fini della predisposizione del Bilancio Consolidato del Gruppo, i Diritti di Concessione sono stati assoggettati ad *impairment test* in conformità a quanto previsto dallo IAS 36. 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 2019 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività.

Alla luce della situazione di crisi sanitaria ed economica COVID-19 il Gruppo ha valutato la necessità di effettuare un'ulteriore *sensitivity* per poter valutare l'effetto di una eventuale riduzione dell'EBITDA nel prossimo triennio di quasi il 40%; dall'analisi è emerso che anche in tale ipotesi non si evidenzerebbero indicatori di *impairment*.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	57.764	51.084	6.680	13,1%
Ricavi per servizi non aeronautici	43.721	40.636	3.085	7,6%
Ricavi per servizi di costruzione	16.420	15.620	800	5,1%
Altri ricavi e proventi della gestione	1.274	1.053	221	21,0%
Ricavi	119.179	108.393	10.786	10,0%
Materiali di consumo e merci	(1.084)	(755)	(329)	43,6%
Costi per servizi	(19.453)	(18.514)	(939)	5,1%
Costi per servizi di costruzione	(15.639)	(14.876)	(763)	5,1%
Canoni, noleggi e altri costi	(8.523)	(7.979)	(544)	6,8%
Oneri diversi di gestione	(3.200)	(3.158)	(42)	1,3%
Costo del personale	(28.076)	(25.876)	(2.200)	8,5%
Costi	(75.975)	(71.158)	(4.817)	6,8%
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	43.204	37.235	5.969	16,0%
Ammortamento / svalutazione diritti di concessione	(6.045)	(5.659)	(386)	6,8%
Ammortamento altre attività immateriali	(1.561)	(1.320)	(241)	18,3%
Ammortamento attività materiali	(2.637)	(2.166)	(471)	21,7%
Ammortamenti e svalutazioni	(10.243)	(9.145)	(1.098)	12,0%
Accantonamento rischi su crediti	5	(42)	47	n.s.
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(2.814)	(3.696)	882	-23,9%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(267)	(284)	17	-6,0%
Accantonamenti per rischi ed oneri	(3.076)	(4.022)	946	-23,5%
Totale Costi	(89.294)	(84.325)	(4.969)	5,9%
Risultato Operativo	29.885	24.068	5.817	24,2%
Proventi finanziari	129	355	(226)	-63,7%
Oneri finanziari	(1.089)	(589)	(500)	84,9%
Risultato ante imposte	28.925	23.834	5.091	21,4%
Imposte dell'esercizio	(8.857)	(6.733)	(2.124)	31,5%
Utile (perdita) d'esercizio	20.068	17.101	2.967	17,3%

Nel biennio 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:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	57.764	51.084	6.680	13,1%
Ricavi per servizi non aeronautici	43.721	40.636	3.085	7,6%
Altri ricavi e proventi della gestione	1.194	1.053	141	13,4%
Ricavi rettificati	102.679	92.773	9.906	10,7%
Materiali di consumo e merci	(1.084)	(755)	(329)	43,6%
Costi per servizi	(19.453)	(18.514)	(939)	5,1%
Canoni, noleggi e altri costi	(8.523)	(7.979)	(544)	6,8%
Oneri diversi di gestione	(3.200)	(3.158)	(42)	1,3%
Costo del personale	(28.076)	(25.876)	(2.200)	8,5%
Costi rettificati	(60.336)	(56.282)	(4.054)	7,2%
Margine Operativo Lordo Rettificato (EBITDA rettificato)	42.343	36.491	5.852	16,0%
Ricavi per servizi di costruzione	16.420	15.620	800	5,1%
Costi per servizi di costruzione	(15.639)	(14.876)	(763)	5,1%
Margine Servizi di Costruzione	781	744	37	5,0%
Ricavi per credito da Terminal Value su Fondi di Rinnovo (*)	80		80	n.s.
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	43.204	37.235	5.969	16,0%

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

8.2 I FLUSSI FINANZIARI DELLA CAPOGRUPPO

	<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
A	Cassa	22	22	0
B	Altre disponibilità liquide	24.587	12.803	11.784
C	Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	0
D	Liquidità (A+B+C)	24.609	12.825	11.784
E	Crediti finanziari correnti	1	11.037	(11.036)
F	Debiti bancari correnti	(27)	(40)	13
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(2.544)	(3.920)	1.376
H	Altri debiti finanziari correnti	(3.065)	(2.050)	(1.015)
I	Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)	(5.636)	(6.010)	374
J	Posizione finanziaria corrente netta (I-E-D)	18.974	17.852	1.122
K	Debiti bancari non correnti	(8.903)	(11.436)	2.533
L	Obbligazioni emesse	0	0	0
M	Altri debiti non correnti	(1.434)	0	(1.434)
N	Indebitamento finanziario non corrente (K+L+M)	(10.337)	(11.436)	1.099
O	Posizione finanziaria netta (J+N)	8.637	6.416	2.221

8.3 LA STRUTTURA PATRIMONIALE DELLA CAPOGRUPPO

IMPIEGHI	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Var. Ass.	Var. %
-Crediti commerciali	14.707	13.759	948	6,9%
-Crediti tributari	29	3	26	866,7%
- Altri Crediti	4.868	4.355	513	11,8%
-Rimanenze di magazzino	585	527	58	11,0%
Subtotale	20.189	18.644	1.545	8,3%
-Debiti commerciali	(18.051)	(18.471)	420	-2,3%
-Debiti tributari	(3.506)	(2.063)	(1.443)	69,9%
-Altri debiti	(27.140)	(24.078)	(3.062)	12,7%
Subtotale	(48.697)	(44.612)	(4.085)	9,2%
Capitale circolante netto operativo	(28.508)	(25.968)	(2.540)	9,8%
Immobilizzazioni	192.895	182.802	10.093	5,5%
-Imposte differite attive	5.963	5.822	141	2,4%
-Altre attività non correnti	15.648	20.747	(5.099)	-24,6%
Totale immobilizzazioni	214.506	209.371	5.135	2,5%
- Fondi rischi, oneri e TFR	(18.479)	(17.364)	(1.115)	6,4%
- Fondo imposte differite	(2.069)	(2.027)	(42)	2,1%
-Altre passività non correnti	(160)	(192)	32	-16,7%
Subtotale	(20.708)	(19.583)	(1.125)	5,7%
Capitale fisso operativo	193.798	189.788	4.010	2,1%
Totale Impieghi	165.290	163.820	1.470	0,9%

FONTI	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Var. Ass.	Var. %
Posizione finanziaria netta	8.637	6.416	2.221	34,6%
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	0	0,0%
-Riserve	(63.545)	(62.821)	(724)	1,2%
-Risultato dell'esercizio	(20.068)	(17.101)	(2.967)	17,3%
Totale Patrimonio Netto	(173.927)	(170.236)	(3.691)	2,2%
Totale Fonti	(165.290)	(163.820)	(1.470)	0,9%

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:

<i>in migliaia di Euro</i>	Patrimonio Netto 31.12.2019	Risultato Netto 31.12.2019
Patrimonio netto e risultato di Aeroporto G. Marconi S.p.A.	173.927	20.068
Patrimonio netto e risultato società consolidata Tag Bologna s.r.l.	2.160	221
Patrimonio netto e risultato società consolidata Fast Freight Marconi S.p.A.	5.237	563
Patrimonio netto e risultato aggregato	181.324	20.852
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	178.175	20.852
Patrimonio netto e risultato netto di terzi	0	0
PATRIMONIO E RISULTATO NETTO DI GRUPPO	178.175	20.852

<i>in migliaia di Euro</i>	Patrimonio Netto 31.12.2018	Risultato Netto 31.12.2018
Patrimonio netto e risultato di Aeroporto G. Marconi S.p.A.	170.236	17.101
Patrimonio netto e risultato società consolidata Tag Bologna s.r.l.	1.939	259
Patrimonio netto e risultato società consolidata Fast Freight Marconi S.p.A.	4.684	567
Patrimonio netto e risultato aggregato	176.859	17.927
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	173.710	17.927
Patrimonio netto e risultato netto di terzi	0	0
PATRIMONIO E RISULTATO NETTO DI GRUPPO	173.710	17.927

10 RAPPORTI CON SOCIETÀ CONTROLLATE E COLLEGATE E PARTI CORRELATE

Relativamente ai rapporti intrattenuti nel corso del 2019 con società controllate e collegate e con parti correlate, si rimanda a quanto scritto nell'apposito paragrafo delle note esplicative ai prospetti contabili consolidati al 31 dicembre 2019.

11 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 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).
- **Posizione Finanziaria Netta:** la composizione della Posizione Finanziaria Netta è rappresentata in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81.

12 GARANZIE PRESTATE

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

in migliaia di euro	31/12/2019	31/12/2018	Var.	Var. %
Fidejussioni	6.700	6.498	202	3,1%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0,0%
Lettere di patronage	3.267	3.779	(512)	-13,5%
Totale garanzie prestate	20.839	21.149	(310)	-1,5%

Al 31 dicembre 2019, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 20,8 milioni di Euro e si riferiscono a:

- fideiussioni di cui le principali:
 - o a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (5,4 milioni di Euro);
 - o a favore dell’Agenzia delle Dogane di Bologna per depositi doganali vari della controllata Fast Freight Marconi Spa per complessivi 1,15 milioni di Euro. Per queste ultime è presente un co-obbligo della controllante di pari importo.
- 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 3,3 milioni di Euro.

13 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 alla data del 31 dicembre 2019 azioni proprie.

14 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 2018 possiedono direttamente e/o indirettamente azioni della società sono:

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

15 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.

16 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.

Il principale evento manifestatosi dopo la chiusura dell’esercizio e che ha già comportato pesanti impatti sui primi mesi dell’anno in corso oltre a gettare incertezze sull’evoluzione prevedibile della gestione è, come noto, l’emergenza sanitaria legata alla pandemia Covid-19 di cui si illustrerà nel prosieguo.

Andamento del traffico ed andamento economico-finanziario a seguito crisi sanitaria ed economica legata alla pandemia Covid-19

Dopo la crescita quasi a due cifre registrata nel mese di Gennaio 2020 (+9,9% su Gennaio 2019), a causa del progressivo diffondersi dell’emergenza sanitaria, Febbraio si è chiuso con un timido +0,3% (590.287 passeggeri complessivi), dato che rappresenta il risultato di tre settimane iniziali ancora brillanti (+5,3% sullo stesso periodo del 2019) seguite da una netta inversione di tendenza, a partire da sabato 22, con un dato medio di decremento dei passeggeri del 25,1% negli ultimi otto giorni del mese rispetto al 2019. In particolare, negli ultimi tre giorni di febbraio si è registrata una contrazione dei volumi superiore al 40%.

Nel complesso, nei primi due mesi del 2020 i passeggeri totali dell'Aeroporto di Bologna sono stati 1.294.808, in crescita del 5,3%. I movimenti sono cresciuti del 3,7% (10.765).

L'Aeroporto di Bologna è aperto e operativo, ma, per effetto delle cancellazioni effettuate via via dalle compagnie aeree, ha registrato una contrazione del traffico del 69,9% nelle prime due settimane di marzo e del 99% nella terza e nella quarta settimana rispetto al 2019, portando la riduzione complessiva nel periodo 1-28 marzo a circa l'85% (-62% sui movimenti). Dal 1 gennaio al 28 marzo si è registrata una contrazione del traffico passeggeri di circa il 26% e dei movimenti di circa il 18% rispetto all'analogo periodo 2019

In considerazione della drastica riduzione dei volumi di traffico e del DPCM dell'11 marzo 2020 che ha decretato la chiusura della quasi totalità degli esercizi commerciali (negozi e ristoranti), è prevedibile per il mese di marzo una significativa contrazione dei ricavi aeronautici e non aeronautici della Capogruppo AdB che ha già azionato e reso operativo un piano articolato di efficientamento al fine di mitigare i negativi impatti dell'eccezionale situazione sulla redditività.

Con l'obiettivo di ridurre per quanto più possibile il costo del lavoro che rappresenta una delle principali voci di costo del Gruppo ed al contempo salvaguardare gli attuali livelli occupazionali, a fronte dell'importante contrazione dei volumi di traffico e degli ulteriori stimati minori ricavi, la Capogruppo ha avviato già dal 21 marzo la Cassa Integrazione Straordinaria per tutti i propri dipendenti, con mantenimento dei servizi minimi essenziali lato operativo e con significativa riduzione delle attività di tutti gli altri dipendenti.

Complessivamente, per il primo trimestre 2020 è prevedibile un'importante contrazione della redditività operativa rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, tenuto conto anche della struttura ad elevati costi fissi che contraddistingue il settore.

L'incertezza relativa alla durata dell'emergenza sanitaria in corso e la rapidità ed intensità del suo evolversi rendono difficile prevedere l'andamento del traffico e della situazione economico-finanziaria della Società nei prossimi mesi, ma le aspettative sono di una significativa contrazione nei volumi e, di conseguenza, nei risultati e nel cash flow del prossimo trimestre.

Al fine di mantenere l'equilibrio finanziario e la liquidità necessaria ai fini operativi, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha deliberato il pronto avvio del già previsto accesso a linee di credito e finanziamenti bancari in ottica di adeguata provvista delle esigenze finanziarie del Gruppo. Nella medesima ottica di salvaguardia del cash flow aziendale è stata messa a punto la proposta all'Assemblea in materia di distribuzione dell'utile di esercizio 2019.

Pur in presenza di un quadro contingente negativo e senza precedenti, il Gruppo ha valutato, sulla base delle informazioni attualmente disponibili, che tale difficile situazione di emergenza sia da ritenersi temporanea e che, superata la crisi sanitaria, la flessione economica che sarà registrata nei risultati del 2020, sarà progressivamente recuperata in un orizzonte temporale di medio termine.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 30 marzo 2020

Bilancio Consolidato per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2019

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

Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 31.12.2019	al 31.12.2018
Diritti di concessione		176.184	166.292
Altre attività immateriali		2.276	2.059
Attività immateriali	1	178.460	168.351
Terreni, immobili, impianti e macchinari		14.951	15.135
Investimenti immobiliari		4.732	4.732
Attività materiali	2	19.683	19.867
Partecipazioni	3	44	43
Altre attività finanziarie non correnti	4	12.586	16.205
Imposte differite attive	5	6.190	6.108
Altre attività non correnti	6	994	1.464
Altre attività non correnti		19.814	23.820
ATTIVITA' NON CORRENTI		217.957	212.038
Rimanenze di magazzino	7	622	594
Crediti commerciali	8	15.464	14.272
Altre attività correnti	9	5.203	4.661
Attività finanziarie correnti	10	501	13.449
Cassa e altre disponibilità liquide	11	29.253	15.762
ATTIVITA' CORRENTI		51.043	48.738
TOTALE ATTIVITA'		269.000	260.776

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 31.12.2019	al 31.12.2018
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		67.009	65.469
Risultato dell'esercizio		20.852	17.927
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	12	178.175	173.710
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	12	178.175	173.710
TFR e altri fondi relativi al personale	13	4.257	4.205
Imposte differite passive	14	2.558	2.456
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	9.524	10.332
Fondi per rischi e oneri	16	1.390	1.028
Passività finanziarie non correnti	17	13.080	14.690
Altri debiti non correnti		136	168
PASSIVITA' NON CORRENTI		30.945	32.879
Debiti commerciali	18	18.537	19.011
Altre passività	19	31.112	26.367
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	20	4.040	1.757
Fondi per rischi e oneri	21	18	526
Passività finanziarie correnti	22	6.173	6.526
PASSIVITA' CORRENTI		59.880	54.187
TOTALE PASSIVITÀ		90.825	87.066
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		269.000	260.776

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018
Ricavi per servizi aeronautici		63.274	56.342
Ricavi per servizi non aeronautici		44.295	41.160
Ricavi per servizi di costruzione		16.420	15.650
Altri ricavi e proventi della gestione		1.146	940
Ricavi	23	125.135	114.092
Materiali di consumo e merci		(2.305)	(1.952)
Costi per servizi		(20.920)	(20.030)
Costi per servizi di costruzione		(15.639)	(14.905)
Canoni, noleggi e altri costi		(8.614)	(8.123)
Oneri diversi di gestione		(3.260)	(3.210)
Costo del personale		(29.460)	(27.154)
Costi	24	(80.198)	(75.374)
Ammortamento diritti di concessione		(6.243)	(5.857)
Ammortamento altre attività immateriali		(1.576)	(1.323)
Ammortamento attività materiali		(2.750)	(2.219)
Ammortamenti e svalutazioni	25	(10.569)	(9.399)
Accantonamento rischi su crediti		1	(64)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(2.893)	(3.752)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(409)	(291)
Accantonamenti per rischi ed oneri	26	(3.301)	(4.107)
Totale Costi		(94.068)	(88.880)
Risultato operativo		31.067	25.212
Proventi finanziari	27	150	384
Oneri finanziari	27	(1.125)	(620)
Risultato ante imposte		30.092	24.976
Imposte dell'esercizio	28	(9.240)	(7.049)
Utile (perdita) d'esercizio		20.852	17.927
Utile (perdita) di terzi		0	0
Utile (perdita) di gruppo		20.852	17.927
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,57	0,50
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,57	0,50

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018
Utile (perdita) di esercizio (A)	20.852	17.927
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>	0	0
<i>Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)</i>	0	0
<i>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	(220)	129
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	53	(31)
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	(167)	98
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	(167)	98
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	20.685	18.026
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	20.685	18.026

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	30.092	24.976
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(781)	(745)
+ Ammortamenti	10.569	9.399
+ Accantonamento fondi	3.301	4.107
+ Oneri/(proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	686	(105)
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	289	340
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	879	2
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	118	92
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	45.153	38.066
Variazione rimanenze di magazzino	(28)	(56)
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(2.070)	(1.101)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti	(470)	(461)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(474)	2.803
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	2.805	2.384
Interessi pagati	(443)	(535)
Interessi incassati	159	218
Imposte pagate	(7.299)	(6.186)
TFR e altri fondi del personale pagati	(334)	(222)
Utilizzo fondi	(2.008)	(4.568)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	34.991	30.342
Acquisto di attività materiali	(2.480)	(2.690)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	16	6
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(14.690)	(16.892)
Corrispettivo da cessione di attività immateriali/diritti di concessione	0	389
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	0	(2.459)
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	0	117
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	16.900	10.723
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(254)	(10.806)
Incassi derivanti da emissione di azioni o altri titoli rappresentativi di capitale	0	0
Dividendi corrisposti	(16.220)	(14.161)
Finanziamenti ricevuti	3.000	0
Finanziamenti rimborsati	(7.447)	(5.822)
Pagamento quota capitale leasing	(579)	0
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(21.246)	(19.983)
Variazione finale di cassa	13.491	(447)
Disponibilità liquide inizio periodo	15.762	16.209
Variazione finale di cassa	13.491	(447)
Disponibilità liquide fine periodo	29.253	15.762

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Riserva attività destinate alla vendita</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2017	90.314	25.683	5.545	35.600	(3.222)	(914)	2.513	13	15.969	171.501	821	172.322
Attribuzione del risultato esercizio 2017	0	0	759	837	0	0	14.373	0	(15.969)	0	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Consolidamento 100% di Tag Srl	0	0	6	0	(50)	(5)	(1.593)	0	0	(1.642)	(821)	(2.463)
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(14.161)	0	0	(14.161)	0	(14.161)
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0	0	0	0	(13)	0	(13)	0	(13)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	98	0	0	17.927	18.026	0	18.026
Patrimonio netto al 31.12.2018	90.314	25.683	6.310	36.437	(3.272)	(821)	1.132	0	17.927	173.710	0	173.710
Attribuzione del risultato esercizio 2018	0	0	860	592	0	0	16.475	0	(17.927)	0	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(16.220)	0	0	(16.220)	0	(16.220)
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(167)	0	0	20.852	20.685	0	20.685
Patrimonio netto al 31.12.2019	90.314	25.683	7.170	37.029	(3.272)	(988)	1.387	0	20.852	178.175	0	178.175

Note esplicative al Bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019

Informazioni sull'attività del Gruppo

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

- la Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (di seguito AdB o Capogruppo) è gestore totale dell'Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna.
- la Società Fast Freight Marconi S.p.A. (di seguito FFM) è operativa nel business dell'*handling* merce e posta sull'aeroporto di Bologna. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna. E' soggetta all'attività di direzione e coordinamento della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..
- la Società TAG Bologna S.r.l. (di seguito TAG) è attiva nel business dell'aviazione generale come *handler* e come gestore delle relative infrastrutture dell'aeroporto di Bologna. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna. E' soggetta all'attività di direzione e coordinamento della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2019

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato del Gruppo si riferisce all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 e include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 (di seguito "il bilancio consolidato del Gruppo" o "bilancio consolidato").

Il bilancio consolidato è stato redatto sulla base del costo storico, ad eccezione delle attività finanziarie destinate alla vendita e degli *Intangible Asset* costituiti dai Certificati Energetici, che sono iscritte al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale. Il Gruppo, infatti, ha valutato che, pur ancora in presenza di un difficile contesto economico e finanziario, non sussistono significative incertezze (come definite dal par. 25 del Principio IAS 1) sulla continuità aziendale.

Il bilancio consolidato è presentato in 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 2018 ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2019, 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”. In particolare, il nuovo principio contabile IFRS 16 – Leasing per il quale si rimanda all’apposito paragrafo. Diverse altre modifiche ed interpretazioni si applicano per la prima volta nel 2019, ma non hanno avuto impatti sul bilancio del Gruppo.

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 2019 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 30 marzo 2020.

Contenuto e forma del bilancio consolidato

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

Un’attività è corrente quando:

- si suppone che sia realizzata, oppure è posseduta per la vendita o il consumo, nel normale svolgimento del ciclo operativo;
- è detenuta principalmente con la finalità di negoziarla;
- si suppone che sia realizzata entro dodici mesi dalla data di chiusura dell’esercizio;
- 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 2019 e 2018, relative a denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

<i>in migliaia di euro</i>	Valuta	Capitale Sociale	% Possesso	
			al 31.12.2019	al 31.12.2018
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%

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società collegate, le informazioni al 31 dicembre 2019 e 2018, relative a denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

<i>in migliaia di euro</i>	Valuta	Capitale Sociale	al 31.12.2019	al 31.12.2018
Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l.	Euro	50	24,00%	24,00%

Il Capitale Sociale della collegata Ravenna Terminal Passeggeri Srl, pari a 165 mila Euro al 31 dicembre 2018 è stato ridotto per perdite a 54 mila Euro dall'Assemblea dei Soci del 16 maggio 2019 che ha ulteriormente deliberato la successiva riduzione volontaria a 50 mila Euro. Tale operazione non ha comportato impatti sul bilancio consolidato del Gruppo Adb in quanto il valore della partecipazione è stato integralmente svalutato nei precedenti esercizi.

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 simili.

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

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

Conversione delle poste in valuta

Operazioni e saldi

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

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

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

Attività immateriali

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

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

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

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

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

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

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

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

Il Gruppo appalta a terzi l'attività di costruzione/miglioramento dell'infrastruttura, pertanto 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 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 dal novellato 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 dalla Società relativi agli investimenti che avranno un Terminal Value alla scadenza della concessione (2044), 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 2044, tale valore rimane acquisito alla categoria delle immobilizzazioni immateriali "diritti di concessione", ma non entra nel piano ammortamenti per coincidere al 31 dicembre 2044 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 concessione. Conseguentemente si rilevano attività finanziarie non correnti con contropartita la voce Altri ricavi e proventi del conto economico. Successivamente alla prima iscrizione di ciascun Terminal Value, quest'ultimo è valutato al costo ammortizzato in un modello di business "Hold to Collect" e 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 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*.

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%.

La voce "Certificati Energetici", qualora movimentata, attiene ai Certificati Bianchi relativi all'impianto di Trigenerazione di cui la Capogruppo ha ottenuto il riconoscimento da parte del GSE. La valorizzazione avviene al *fair value* rappresentato dalla media dei prezzi di vendita dell'ultima sessione annuale del mercato dei titoli di efficientamento energetico.

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

Attività materiali

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

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

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

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate sono le seguenti:

- Fabbricati e costruzioni leggere: dal 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 spese nell'esercizio in cui sono sostenute; in caso contrario vengono capitalizzate.

Investimenti immobiliari

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

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

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

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

Perdite di valore delle attività non finanziarie

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

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

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

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

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

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

Diritti di Concessione

Il Gruppo sottopone il valore iscritto tra i Diritti di concessione a verifica per perdite di valore su base annua durante il processo di chiusura del bilancio d'esercizio o più frequentemente se eventi o cambiamenti nelle circostanze indicano che il valore contabile potrebbe essere soggetto a perdita di valore (ogniquale volta 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 dell'esercizio 2019 e del 2018 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.

Attività non correnti detenute per la vendita ed attività cessate

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

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

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

Cancellazione attività finanziarie

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

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

Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

I contratti di costruzione in corso di esecuzione sono valutati sulla base dei corrispettivi contrattuali maturati con ragionevole certezza in relazione all'avanzamento dei lavori mediante il criterio della percentuale di completamento, determinato attraverso la metodologia della misurazione fisica dei lavori

eseguiti, così da attribuire i ricavi ed il risultato economico della commessa ai singoli esercizi di competenza in proporzione allo stato di avanzamento lavori. La differenza positiva o negativa tra il valore eseguito dei contratti e quello degli acconti ricevuti è iscritta rispettivamente nell'attivo o nel passivo della situazione patrimoniale - finanziaria, tenuto anche conto delle eventuali svalutazioni effettuate a fronte dei rischi connessi al mancato riconoscimento dei lavori eseguiti per conto dei committenti.

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

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

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

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

Rimanenze

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

Cassa e disponibilità liquide

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

Benefici per i dipendenti

I benefici garantiti ai dipendenti erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti (Trattamento di fine rapporto) o altri benefici a lungo termine (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'inadempimento 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.

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.

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%
- IRES 27,5% aliquota maggiorata per i periodi d'imposta 2019-2020-2021 (Società Aeroportuali)
- IRAP 4,2% (Società Aeroportuali)
- 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.

Costi di quotazione

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

In un'operazione di quotazione, in cui è previsto che l'Emittente emetta nuove azioni e quoti sia le nuove azioni sia le azioni esistenti, alcuni costi vengono sostenuti congiuntamente sia per l'attività di aumento di capitale e di cessione di nuove azioni, sia per l'attività di cessione di azioni esistenti. In questa situazione, i criteri per la loro allocazione alle due attività devono essere identificati secondo criteri ragionevoli che riflettono la sostanza dello IAS 32, riconoscendoli in parte a diminuzione del Patrimonio Netto e in parte a Conto Economico.

I costi di quotazione che hanno natura di costi incrementali direttamente attribuibili all'operazione di aumento di capitale che diversamente sarebbero stati evitati, quali, a titolo di esempio le *fees* di intermediazione, sono stati contabilizzati nell'esercizio 2015 in diminuzione del Patrimonio Netto nella Riserva Sovraprezzo Azioni; la restante parte, quali sempre a titolo di esempio, i costi relativi all'attività di assistenza dei consulenti, specialisti e legali, è stata imputata parte a Conto Economico e parte a Patrimonio Netto secondo il criterio sopra citato.

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 2019, sono entrati in vigore i seguenti nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni, rivisti dallo IASB:

IFRS 16 – Leasing

L'IFRS 16 è stato pubblicato nel gennaio 2016 e sostituisce lo IAS 17 *Leasing*, l'IFRIC 4 *Determinare se un accordo contiene un leasing*, il SIC-15 *Leasing operativo - Incentivi* e il SIC-27 *La valutazione della sostanza delle operazioni nella forma legale del leasing*.

L'ambito di applicazione del nuovo principio, entrato in vigore il 1° gennaio 2019, è rivolto a tutti i contratti di leasing, salvo alcune eccezioni. Il metodo di contabilizzazione di tutti i leasing ricalca il modello previsto dallo IAS 17, pur escludendo i leasing che hanno ad oggetto beni di scarso valore e contratti di breve termine. Alla data di iscrizione del leasing deve dunque essere iscritta la passività per i canoni da pagare e l'asset su cui l'entità ha un diritto di utilizzo, contabilizzando separatamente gli oneri finanziari e gli ammortamenti relativi all'asset. La passività può essere oggetto di rideterminazione (per esempio, per variazioni nei termini contrattuali o per la variazione di indici a cui è legato il pagamento dei canoni sull'utilizzo) e tale variazione deve essere contabilizzata sull'asset sottostante. Dal punto di vista del locatore, infine, il modello di contabilizzazione risulta sostanzialmente invariato rispetto alle previsioni del precedente IAS 17.

Il Gruppo AdB ha contratti attivi di leasing ed agisce quindi in qualità di locatore quando subconcede aree e spazi aeroportuali ai propri clienti e ha contratti passivi di leasing quindi agisce in qualità di locatario principalmente per attrezzature, impianti, macchinari, automezzi e terreni.

Il Gruppo ha scelto di applicare il principio retrospettivamente al 1° gennaio 2019 (metodo retrospettico modificato) e si è avvalso delle facoltà proposte dal principio sui contratti di leasing che, alla data di prima applicazione hanno una durata pari o inferiore a 12 mesi e che non contengono un'opzione di acquisto ("leasing a breve termine") e sui contratti di leasing in cui l'attività sottostante è di modesto valore ("attività a modesto valore"). Dal lato del locatore il nuovo principio non prevede variazioni rispetto alla precedente modalità di contabilizzazione. Dal lato del locatario, per i leasing classificati in precedenza come leasing operativi, il Gruppo ha rilevato la passività del leasing al valore attuale dei restanti pagamenti dovuti, attualizzati utilizzando il tasso di finanziamento marginale del locatario alla data dell'applicazione iniziale, e rilevando l'attività consistente nel diritto di utilizzo per un importo pari a quello della passività. In particolare, l'importo delle attività nette iscritte alla data di prima applicazione ammonta a 2,3 milioni di Euro e l'importo delle passività per leasing a 2,3 milioni di Euro. Pertanto, non si rilevano effetti cumulativi a rettifica del saldo di apertura del patrimonio netto ed i dati del periodo comparativo non sono stati rideterminati.

La differenza tra gli impegni al 31 dicembre 2018 relativi a leasing operativi ed affitti e la passività derivante dall'impatto dell'IFRS 16 è esposta di seguito:

<i>Tabella di riconciliazione passività finanziaria per leasing</i>	<i>in migliaia di Euro</i>
Canoni leasing operativo al 31 Dicembre 2018	2.519
Effetto attualizzazione al 1° Gennaio 2019	80
Canoni attualizzati leasing operativo al 1° Gennaio 2019	2.439
Canoni relativi a leasing a breve termine	(55)
Canoni relativi a leasing di attività a basso valore	(19)
Canoni relativi a leasing precedentemente classificati come leasing finanziario	0
Spese per eventuale estensione della durata non rilevate al 31 dicembre 2018	0
Passività di leasing al 1° Gennaio 2019	2.365

In aggiunta, i dati annuali 2019 includono i seguenti impatti derivati dall'introduzione del nuovo principio contabile:

- ✓ gli ammortamenti sono aumentati di 590 mila Euro e sono relativi all'ammortamento delle attività per diritto d'uso di terreni, attrezzature e mezzi come dettagliato nella nota 2;
- ✓ i costi di locazione sono diminuiti di 595 mila Euro e sono relativi ai leasing operativi precedenti;
- ✓ gli oneri finanziari sono aumentati di 22 mila Euro in relazione agli interessi passivi su passività di leasing aggiuntive rilevate.

Le uscite di cassa derivanti da attività operative sono diminuite di 579 mila Euro e le uscite di cassa derivanti da attività di finanziamento sono aumentate dello stesso importo; tali importi fanno riferimento ai pagamenti della quota capitale delle passività di leasing rilevate.

Infine, il capitale investito nelle attività di leasing ammonta a 2,4 milioni di Euro di cui 0,04 milioni per oneri di ripristino di un'area adibita a parcheggio come previsto contrattualmente; in contropartita è stato iscritto un fondo oneri futuri ai sensi dello IAS 37.

Per il dettaglio delle attività per il diritto d'uso del Gruppo con le relative movimentazioni avvenute nel periodo si rimanda alla nota 2.

IFRIC 23 - Uncertainty over Income Tax treatments

(applicabile a partire dagli esercizi che chiudono successivamente al 1° gennaio 2019).

L'interpretazione chiarisce l'applicazione dei requisiti di rilevazione e valutazione nello IAS 12 – "Imposte sul reddito" in caso di incertezza sul trattamento delle imposte sul reddito. L'interpretazione riguarda nello specifico: (i) il caso in cui un'entità consideri separatamente i trattamenti fiscali incerti, (ii) le assunzioni che un'entità effettua sull'esame dei trattamenti fiscali da parte delle autorità fiscali, (iii) come un'entità determina il reddito imponibile (o la perdita fiscale), basi imponibili, perdite fiscali non utilizzate, crediti d'imposta non utilizzati e aliquote fiscali e (iv) in che modo un'entità considera i cambiamenti di fatti e circostanze. L'interpretazione non aggiunge nuovi requisiti di informativa, tuttavia evidenzia i requisiti esistenti nello IAS 1 relativi all'informativa sui giudizi, informazioni sulle assunzioni fatte e altre stime e informazioni sulle sopravvenienze fiscali all'interno dello IAS 12 "Imposte sul reddito". L'interpretazione fornisce una scelta tra due modalità di transizione: (i) applicazione retroattiva che utilizza lo IAS 8 – "Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori", solo se l'applicazione è possibile, o (ii) applicazione retroattiva con effetto cumulativo della domanda iniziale rilevata come rettifica al patrimonio netto alla data della domanda iniziale e senza rideterminazione delle informazioni comparative. La data della domanda iniziale è l'inizio del periodo di riferimento annuale in cui un'entità applica per la prima volta questa Interpretazione. Queste modifiche non hanno avuto alcun impatto sul bilancio consolidato del Gruppo. Al momento dell'adozione dell'interpretazione, il Gruppo ha esaminato la sussistenza di posizioni fiscali incerte e ha valutato che la stessa non ha determinato impatti sul suo bilancio in esame.

Modifiche all'IFRS 9 - Prepayment Features with Negative Compensation

(applicabile a partire dagli esercizi che chiudono successivamente al 1° Gennaio 2019).

Consentono alle società di misurare particolari attività finanziarie anticipate attraverso la cosiddetta compensazione negativa al costo ammortizzato o al *fair value* da "other comprehensive income", nel caso in cui venga soddisfatta una condizione specifica, invece che al *fair value* di conto economico. Queste modifiche non hanno avuto alcun impatto sul bilancio consolidato del Gruppo.

Modifiche allo IAS 28 - Long-term interests in associates and joint ventures

(applicabile a partire dagli esercizi che chiudono successivamente al 1° gennaio 2019).

Chiarisce come le entità debbano utilizzare l'IFRS 9 per rappresentare gli interessi a lungo termine in una società collegata o joint venture, per i quali non è applicato il metodo del patrimonio netto. Queste modifiche non hanno avuto alcun impatto sul bilancio consolidato del Gruppo.

Modifiche allo IAS 19 - "Plan Amendment, Curtailment or Settlement"

(applicabile a partire dagli esercizi che chiudono successivamente al 1° gennaio 2019).

Nel febbraio 2018 lo IASB ha emesso le modifiche allo IAS 19 che specifica in che modo le società debbano determinare le spese pensionistiche quando intervengono modifiche ad un determinato piano pensionistico. Lo IAS 19 "Benefici per i dipendenti" specifica in che modo una società contabilizza un piano pensionistico a benefici definiti. Quando viene apportata una modifica a un piano - un aggiustamento, una riduzione o un regolamento - lo IAS 19 richiede a una società di rimisurare l'attività o la passività netta a benefici definiti. Le modifiche impongono a una società di utilizzare le assunzioni aggiornate da questo ricalcolo per determinare il costo del servizio corrente e gli interessi netti per il resto del periodo di riferimento dopo la modifica del piano. Queste modifiche non hanno avuto alcun impatto sul bilancio consolidato del Gruppo.

Miglioramenti agli IFRS - Ciclo 2015-2017

(applicabile a partire dagli esercizi che chiudono successivamente al 1° gennaio 2019).

A Dicembre 2017, lo IASB ha inoltre *emesso Annual Improvements to IFRS 2015-2017*, una serie di modifiche agli IFRS in risposta a questioni sollevate principalmente: (I) sull'*IFRS 3 – Aggregazioni Aziendali*, chiarendo come una società debba rimisurare la partecipazione precedentemente detenuta in un'operazione congiunta, una volta ottenuto il controllo del business; (II) sull'*IFRS 11 – Accordi a controllo congiunto*, per cui una società non rivaluta la partecipazione precedentemente detenuta in un'operazione congiunta quando ottiene il controllo congiunto dell'attività, (III) sullo *IAS 12 - Imposte sul reddito*, che chiarisce che l'impatto relativo alle imposte sul reddito derivante dai dividendi (ossia distribuzione degli utili) dovrebbe essere riconosciuto all'interno del conto economico, indipendentemente da come sorge l'imposta; (IV) e sullo *IAS 23 - Oneri finanziari*, che chiarisce che una società tratta come parte di un indebitamento generale qualsiasi indebitamento originariamente realizzato per lo sviluppo di un'attività quando l'asset stesso è pronto per l'uso previsto o per la vendita. Queste modifiche non hanno avuto alcun impatto sul bilancio consolidato del 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.

Amendments to References to the Conceptual Framework in IFRS Standards

Lo IASB ha emesso il 29 marzo 2018 una versione rivista del *Conceptual Framework for Financial Reporting* che ha l'obiettivo di aggiornare i riferimenti esistenti in diversi *standard* e interpretazioni che risultano superati. Tale strumento garantisce che i principi contabili siano concettualmente coerenti e che operazioni dello stesso tipo siano trattate nello stesso modo, fornendo le informazioni utili ad investitori e altri. Il *Conceptual Framework* aiuta, inoltre, le imprese ad implementare politiche contabili adeguate quando nessun principio IFRS disciplina la transazione specifica; favorisce, infine, gli *stakeholders* in generale nel comprendere i principi contabili. Il *Conceptual Framework* modificato include: un nuovo capitolo sulla misurazione e sulle regole di segnalazione dei risultati finanziari; definizioni più accurate e regole - in particolare con riferimento alla definizione di passività; chiarimenti su importanti concetti, come amministrazione, prudenza e incertezza nelle valutazioni; chiarimenti sulle definizioni e sui criteri di riconoscimento di attività e passività. Le modifiche entrano in vigore il 1° gennaio 2020.

Modifiche allo IAS 1 e IAS 8: Definition of Material

In data 31 ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato le modifiche allo IAS 1 'Presentazione del Bilancio' e allo IAS 8 'Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori', al fine di allineare la definizione di 'rilevante' negli standard e chiarire alcuni aspetti della definizione. Sulla base delle predette modifiche, un'informazione è rilevante (materiale) se, in conseguenza della sua omissione, ovvero in seguito alla sua errata o non comprensibile presentazione ('obscuring'), ci si potrebbe ragionevolmente aspettare di influenzare le decisioni che i principali utilizzatori del bilancio prenderebbero sulla base delle informazioni finanziarie contenute nel bilancio stesso. Le modifiche entrano in vigore il 1° gennaio 2020 e non ci si attende che avranno un impatto significativo sul bilancio consolidato del Gruppo.

Modifiche all'IFRS 9, IAS 39 e IFRS17: Interest Rate Benchmark Reform

In data 26 settembre 2019 lo IASB ha emesso tali emendamenti che prevedono delle agevolazioni temporanee che permettono di utilizzare ancora l'*hedge accounting* durante il periodo di incertezza che precede la riforma relativa alla sostituzione dell'attuale *benchmark* di tasso di interesse, con un tasso di interesse alternativo privo di rischio. Tali modifiche entrano in vigore dal 1° gennaio 2020 ed è consentita l'applicazione anticipata.

Alla data di predisposizione della presente relazione finanziaria, gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora terminato il processo di omologa relativamente ai nuovi principi ed emendamenti applicabili ai bilanci degli esercizi che hanno inizio a partire dal 1° gennaio 2020 di seguito riportati:

Modifiche all'IFRS 3 Business Combinations

In data 22 ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato, nella versione aggiornata del Principio IFRS 3 - Aggregazioni aziendali, la modifica della definizione di attività aziendale al fine di supportare le entità nel determinare se un insieme di attività e beni acquisiti costituisca un'attività aziendale o meno. Le modifiche chiariscono quali siano i requisiti minimi per avere un'attività aziendale, rimuovono la valutazione circa la possibilità degli operatori di mercato di sostituire eventuali elementi mancanti, aggiungono guida per supportare le entità nel valutare se un processo acquisito sia sostanziale, restringono le definizioni di attività aziendale e di output, e introducono un test opzionale sulla concentrazione del valore equo. Poiché le modifiche si applicano prospetticamente alle transazioni o altri eventi che si manifestano alla data di prima applicazione o successivamente, il Gruppo applica alle aggregazioni aziendali le modifiche all'IFRS 3 a partire dalla data di entrata in vigore (1° gennaio 2020) o successivamente.

Modifiche allo IAS 1 - Presentazione del bilancio: classificazione di passività come correnti o non correnti

Il 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento allo IAS 1 la quale 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 che la classificazione non è influenzato 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.

Le modifiche ai principi contabili sono efficaci a partire dagli esercizi che hanno inizio il, o dopo il, 1° gennaio 2022.

E' escluso dall'elenco l'IFRS 17 – *Insurance contracts* in quanto tale principio contabile non è attinente all'attività svolta dal 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 erraneo 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. 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. Tali cambiamenti, qualora avvengano, sono riflessi nelle assunzioni.

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 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

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.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019 Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019 Non Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019 Altro	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2019
Ricavi	77.280	47.855	0	125.135
Costi	(58.367)	(21.831)	0	(80.198)
Margine Operativo Lordo	18.913	26.024	0	44.937
Ammortamenti e svalutazioni	(7.159)	(3.410)	0	(10.569)
Accantonamenti	(2.863)	(438)	0	(3.301)
Risultato operativo	8.891	22.176	0	31.067
Proventi finanziari	0	0	150	150
Oneri finanziari	0	0	(1.125)	(1.125)
Risultato ante imposte	8.891	22.176	(975)	30.092
Imposte dell'esercizio	0	0	(9.240)	(9.240)
Utile (perdita) d'esercizio	8.891	22.176	(10.215)	20.852
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	20.852

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018 Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018 Non Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018 Altro	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2018
Ricavi	70.538	43.554	0	114.092
Costi	(54.798)	(20.576)	0	(75.374)
Margine Operativo Lordo	15.740	22.978	0	38.718
Ammortamenti e svalutazioni	(6.364)	(3.035)	0	(9.399)
Accantonamenti	(3.567)	(540)	0	(4.107)
Risultato operativo	5.809	19.403	0	25.212
Proventi finanziari	0	0	384	384
Oneri finanziari	0	0	(620)	(620)
Risultato ante imposte	5.809	19.403	(236)	24.976
Imposte dell'esercizio	0	0	(7.049)	(7.049)
Utile (perdita) d'esercizio	5.809	19.403	(7.285)	17.927
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	17.927

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019 Aviation	al 31.12.2019 Non Aviation	al 31.12.2019 Altro	Consolidato al 31.12.2019
Attività non correnti	166.914	31.413	19.630	217.957
Attività immateriali	161.791	16.669	0	178.460
Diritti di concessione	160.645	15.539	0	176.184
Altre attività immateriali	1.146	1.130	0	2.276
Attività materiali	5.017	14.666	0	19.683
Terreni, immobili, impianti e macchinari	5.017	9.934	0	14.951
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	106	78	19.630	19.814
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	12.586	12.586
Imposte differite attive	0	0	6.190	6.190
Altre attività non correnti	106	78	810	994
Attività correnti	15.926	4.915	30.202	51.043
Rimanenze di magazzino	413	209	0	622
Crediti commerciali	11.094	4.370	0	15.464
Altre attività correnti	4.419	336	448	5.203
Attività finanziarie correnti	0	0	501	501
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	29.253	29.253
Totale attività	182.840	36.328	49.832	269.000

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018 Aviation	al 31.12.2018 Non Aviation	al 31.12.2018 Altro	Consolidato al 31.12.2018
Attività non correnti	160.917	27.401	23.720	212.038
Attività immateriali	154.111	14.240	0	168.351
Diritti di concessione	153.032	13.260	0	166.292
Altre attività immateriali	1.079	980	0	2.059
Attività materiali	6.737	13.130	0	19.867
Terreni, immobili, impianti e macchinari	6.737	8.398	0	15.135
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	69	31	23.720	23.820
Partecipazioni	0	0	43	43
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	16.205	16.205
Imposte differite attive	0	0	6.108	6.108
Altre attività non correnti	69	31	1.364	1.464
Attività correnti	13.622	5.369	29.747	48.738
Rimanenze di magazzino	379	215	0	594
Crediti commerciali	9.512	4.760	0	14.272
Altre attività correnti	3.731	394	536	4.661
Attività finanziarie correnti	0	0	13.449	13.449
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	15.762	15.762
Totale attività	174.539	32.770	53.467	260.776

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

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

Descrizione
RYANAIR LTD
ALITALIA SAI SPA
HEINEMANN ITALIA (ex TRAVEL RETAIL ITALIANA SRL)
WIZZ AIR HUNGARY LTD
BRITISH AIRWAYS PLC
LUFTHANSA LINEE AEREE GERMANICHE
SOCIETE AIR FRANCE S.A.
EMIRATES
VECCHIA MALGA NEGOZI SRL
TURKISH AIRLINES

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

ATTIVITÀ

1. Attività Immateriali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Diritti di concessione	176.184	166.292	9.892
Software, licenze e diritti simili	1.752	1.620	132
Altre attività immateriali	60	65	(5)
Altre attività immateriali in corso	464	374	90
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	178.460	168.351	10.109

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività immateriali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 con relativo confronto con l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 per singola categoria di attività immateriale.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2018			Movimentazione del periodo				al 31.12.2019		
	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	201.487	(35.195)	166.292	13.678	(6.210)	2.424	0	217.589	(41.405)	176.184
Software, licenze e diritti simili	11.888	(10.268)	1.620	1.704	(1.571)	(1)	0	13.591	(11.839)	1.752
Altre attività immateriali	250	(185)	65	0	(5)	0	0	250	(190)	60
Altre attività immateriali in corso	374	0	374	90	0	0	0	464	0	464
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	213.999	(45.648)	168.351	15.472	(7.786)	2.423	0	231.894	(53.434)	178.460

Nel corso del 2019, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 16,1 milioni di Euro, di cui 13,7 milioni (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso dell'esercizio), dovuti a realizzazioni e avanzamenti dell'esercizio e 2,4 milioni dovuti alla riclassifica dalle attività materiali ai diritti di concessione dell'investimento nel People Mover già sostenuto al 31 dicembre 2018.

I principali investimenti dell'esercizio sono principalmente dovuti a:

- lavori di realizzazione della nuova piazzola de-icing e del relativo edificio di servizio;
- lavori di realizzazione della passerella pedonale di collegamento tra la stazione del People Mover ed il terminal passeggeri (oltre 0,7 milioni di riclassifica dei relativi valori in corso al 31 dicembre 2018 dalla categoria delle attività materiali);
- lavori di riqualifica e ristrutturazione dell'area ex Autogrill nel terminal passeggeri, per la realizzazione della nuova palestra a servizio di tutta la comunità aeroportuale;
- installazione di nuove telecamere e TVCC lato pista;
- lavori in corso di realizzazione di un impianto di ventilazione del parcheggio P2 per l'ottenimento di una maggiore disponibilità di posti auto;
- lavori di realizzazione di un nuovo edificio cargo con relative pertinenze per courier;
- lavori di riqualifica dei locali interrati al Terminal Passeggeri per la realizzazione di spazi aggiuntivi per i subconcessionari e di spogliatoi per il personale in servizio;
- sistema di lettura targhe a servizio dei parcheggi per ridurre l'abusivismo e, al tempo stesso, ottimizzare gli spazi di sosta;
- altre attività propedeutiche all'ampliamento del terminal passeggeri.

I diritti di concessione accolgono anche 2,7 milioni di Euro, del contributo concesso a Marconi Express Spa per la realizzazione della stazione "Aeroporto" del People Mover, di cui 0,9 milioni corrisposti nel 2019.

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

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento di 1,7 milioni di Euro. Tale incremento riguarda principalmente:

- l'aggiornamento, ammodernamento ed implementazione del Sistema GSTAR e l'attivazione di altri moduli (PRM e De Icing)
- l'implementazione del processo in ambito SAP relativo alla transazione al nuovo principio contabile internazionale IFRS16;
- l'implementazione e sviluppo di nuove funzionalità e nuovi report operativi sul sistema Oracle Business Intelligence;
- l'implementazione del sistema di tele allertamento "Heelp" riguardante l'allertamento automatico dei soggetti coinvolti nella gestione del Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA);
- l'acquisto di licenze software per i vari sistemi operativi e di alcuni applicativi gestionali.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per sviluppi software non conclusi al 31 dicembre 2019.

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

Relativamente all'esercizio 2019 il Gruppo ha effettuato 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, pari a Euro 176 milioni di Euro al 31 dicembre 2019 (corrispondente rispettivamente al 65,50% sul totale attività e al 98,88% sul totale patrimonio netto al 31 dicembre 2019); tali Diritti di Concessione sono sottoposti a *impairment test* almeno una volta l'anno in corrispondenza dell'approvazione del bilancio.

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). In considerazione del fatto che la concessione dell'aeroporto termina nel 2044, sono state utilizzate delle previsioni economico-finanziarie esplicite per il periodo 2020-2044, ed in conformità al novellato art.703 Cod. Nav., così come modificato dall'art.15-quinquies, comma 1 del D.L. del 16 ottobre 2017, n.148 convertito con modificazioni dalla Legge 4 dicembre 2017 n.172, è stato utilizzato il "*Terminal Value*".

Tale metodo si basa sul presupposto che il valore del capitale economico di un'azienda ad una certa data (nel presente caso, il 31 dicembre 2019) 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 (periodo di proiezione esplicita; nel presente caso esso coincide con la fine della concessione aeroportuale prevista per il 2044)
- valore delle attività accessorie non strategiche o strumentali alla data di riferimento.

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.

Ai fini dell'esecuzione dell'analisi sopra citata sono stati utilizzati i flussi di cassa desumibili dalle previsioni economico-finanziarie 2020-2044 formulate dal Consiglio di Amministrazione del 24 febbraio 2020. Quest'ultimo ha inoltre approvato la metodologia relativa al test di *impairment*.

I ricavi aeronautici alla base del calcolo dei flussi di cassa ai fini dell'*impairment test*, sono stati calcolati a partire da tariffe determinate (i) secondo gli interventi previsti nel nuovo Piano interventi 2020-2024 e quelli previsti dal 2025 al 2044, nonché (ii) mantenendo un regime regolatorio in linea a quello attuale. Per le società controllate i ricavi sono stati stimati sulla base dei Piani 2020-2024 elaborati a partire da previsioni di dettaglio sui volumi di traffico attesi.

I Ricavi Non Aeronautici e gli Altri Ricavi sono stati elaborati sulla base di stime puntuali per il periodo 2020-2024 dei contratti in essere, dei dati storici, dell'entrata in funzione degli investimenti previsti e dunque dell'incremento delle superfici messe a reddito e delle previsioni del traffico passeggeri che rappresentano un importante elemento anche per queste tipologie di ricavo. Per il periodo 2025-2044, in linea con i dati storici ed in via conservativa rispetto alle previsioni 2020-2024, è stato stimato un incremento annuo di tali ricavi pari al 4,2% dal 2025 al 2044.

Gli obiettivi e le assunzioni delle previsioni economico-finanziarie 2020-2044 sono stati determinati tenendo conto dei risultati storici della gestione e sono stati elaborati sulla base di stime puntuali del traffico passeggeri e dei relativi ricavi, nonché di stime elaborate sulla base delle principali analisi e studi di settore, utilizzando altresì delle crescite coerenti e non eccedenti quelle previste per il settore di appartenenza. Al riguardo si evidenzia che:

(i) tali obiettivi e assunzioni hanno come riferimento i risultati annuali, che incorporano quindi gli andamenti infrannuali della Società e tengono conto anche degli andamenti dei risultati storici all'interno dell'anno;

(ii) tali previsioni pluriennali sono state elaborate sulla base di obiettivi di crescita e di miglioramento rispetto ai risultati storici e pertanto sono connotati da caratteristiche di incertezza e possono essere considerati sfidanti;

(iii) gli studi di settore a cui il Gruppo ha fatto riferimento per le predette previsioni pluriennali tengono conto sia del traffico intra-europeo sia di quello mondiale. L'Aeroporto di Bologna ha un traffico prevalentemente Europeo e di recente sta sviluppando rotte intercontinentali; pertanto si è ritenuto comunque coerente l'utilizzo di tali studi di settore.

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 5,96%, determinato mediante l'applicazione del metodo del *Capital Asset Pricing Model* ("CAPM") con:

- *Risk free rate* Italiano pari a 1,5%;
- *Equity market risk premium* pari al 7%;
- Beta medio dei *peer* identificati (*panel* di società aeroportuali quotate) pari a 0,53.

Il costo del capitale di terzi è stato calcolato applicando all'IRS 10 anni lo spread applicato nell'ultimo finanziamento sottoscritto, al netto dell'effetto fiscale (24%) pari al 2,28%.

L'attribuzione del peso del capitale proprio e del capitale di debito pari a rispettivamente a 78,9% e 21,1% è stata effettuata sulla base di un *gearing* medio dei *peer* settoriali pari a 26,7%.

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 2020-2044, in particolare considerazione alle previsioni relative ad un arco temporale così ampio quale il periodo 2025-2044;
- 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 5,96%.

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 2019 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: -6%;
- 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*.

Il valore dell'EBITDA *margin* che rende il valore della CGU pari al valore contabile del Capitale Investito Netto è pari al 31,17%.

Il valore del WACC che rende il valore della CGU pari al valore contabile del Capitale Investito Netto è 8,1%.

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.

È stata inoltre effettuata una simulazione di *impairment test* considerando nella determinazione del WACC una durata dei tassi di interesse (*free risk rate* e *swap rate*) di 30 anni, durata che approssima la durata residua della concessione aeroportuale. Anche in tale ipotesi il test non ha evidenziato perdite durevoli di valore.

Infine, alla luce della situazione di crisi sanitaria ed economica COVID-19 il Gruppo ha valutato la necessità di effettuare un'ulteriore *sensitivity* per poter valutare l'effetto di una eventuale riduzione dell'EBITDA nel prossimo triennio di quasi il 40%; dall'analisi è emerso che anche in tale ipotesi non si evidenzerebbero indicatori di *impairment*.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.876	4.146	(270)
Macchinari, attrezzature e impianti	3.109	3.066	43
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	2.147	2.181	(34)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	1.087	2.979	(1.892)
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	17.714	19.867	(2.153)
Terreni in leasing	1.732	0	1.732
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in leasing	2	0	2
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	11	0	11
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	224	0	224
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	1.969	0	1.969
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	19.683	19.867	(184)

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività materiali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 con relativo confronto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 per singola categoria di attività materiale.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2018			Movimentazione del periodo				al 31.12.2019		
	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	8.451	(4.305)	4.146	151	(400)	(21)	0	8.581	(4.705)	3.876
Macchinari, attrezzature e impianti	14.449	(11.384)	3.066	1.145	(1.081)	(95)	75	15.499	(12.390)	3.109
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	9.475	(7.294)	2.181	650	(679)	(65)	60	10.060	(7.913)	2.147
Immobilizzazioni materiali in corso	2.979	0	2.979	565	0	(2.457)	0	1.087	0	1.087
Investimenti Immobiliari	4.732	0	4.732	0	0	0	0	4.732	0	4.732
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	42.849	(22.983)	19.867	2.511	(2.160)	(2.638)	135	42.722	(25.008)	17.714
Terreni in leasing	0	0	0	2.136	(404)	0	0	2.136	(404)	1.732
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in Leasing	0	0	0	13	(11)	0	0	13	(11)	2
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	0	0	0	75	(64)	0	0	75	(64)	11
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	0	0	0	335	(111)	(12)	12	323	(99)	224
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	0	0	0	2.559	(590)	(12)	12	2.547	(578)	1.969
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	42.849	(22.983)	19.867	5.070	(2.750)	(2.650)	147	45.269	(25.586)	19.683

Nel 2019 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 5,1 milioni di Euro, di cui 2,5 milioni riguardano principalmente l'acquisto e installazione di:

- un mezzo adibito al servizio di sgombero neve;
- tre nuove unità di controllo passaporti automatiche (ABC Gate)
- rilevatori di esplosivi, apparati e dispositivi per controlli di sicurezza.

Quanto ai rimanenti 2,6 milioni di Euro, essi si riferiscono all'iscrizione del diritto d'uso dei beni in leasing a seguito dell'applicazione dal 1° gennaio 2019 del nuovo principio contabile IFRS16, la cui movimentazione è dettagliata in tabella. In relazione ai terreni in leasing, il valore di questi ultimi è stato incrementato della stima degli oneri di ripristino di un'area adibita a parcheggio come previsto contrattualmente, per 0,04 milioni di Euro; in contropartita è stato iscritto un fondo oneri futuri alla nota 16.

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 partecipazione di collegamento con Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l., tenuto conto della previsione di risultati negativi degli esercizi 2015 e 2016, fu interamente svalutata già dall'esercizio 2014. I risultati degli esercizi successivi hanno confermato tale previsione.

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Altre Partecipazioni al 31 dicembre 2019 di fatto invariato rispetto ai dati al 31 dicembre 2018 a parte una piccola variazione da arrotondamento:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 31.12.2019
Altre partecipazioni	43	1	0	0	44
TOTALE PARTECIPAZIONI	43	1	0	0	44

La composizione della voce in esame è la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Consorzio Energia Fiera District	14,3%	3	3	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
Bologna Welcome Srl	10%	41	40	1
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		44	43	1

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 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi / Riclassifiche	Svalutazioni	al 31.12.2019
Credito da Terminal Value	0	364	0	0	364
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Conti bancari vincolati/Buoni di risparmio	5.070	0	(5.000)	0	70
Altre attività finanziarie	262	1.017	0	0	1.279
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	16.205	1.381	(5.000)	0	12.586

Al 31 dicembre 2019 la voce "Altre attività finanziarie non correnti" è formata da:

- 0,4 milioni di Euro di credito da Terminal Value per la quota parte dei corrispettivi per i servizi di costruzione/miglioramento resi dalla Società relativi agli investimenti nonché un'integrazione del corrispettivo per *performance obligation*, ai sensi dell'IFRS 15, sugli interventi effettuati sul fondo di rinnovo relativi al contratto di concessione. Tale credito per il Terminal Value corrisponde al valore attuale del credito derivante dall'applicazione della normativa sul Terminal Value di cui al novellato art.703 cod. nav. (art.15 quinquies, comma 1, DL 16/10/2017 n.148 convertito con modificazioni dalla L.172/2017) che ha stabilito che, per gli investimenti in diritti di concessione, il gestore aeroportuale riceverà dal subentrante, alla scadenza della concessione, un importo, pari al valore residuo a tale data dell'investimento stesso così come degli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, entrambi calcolati secondo le regole della contabilità regolatoria;
- 10,9 milioni di Euro di strumento finanziario partecipativo in Marconi Express Spa, società concessionaria della realizzazione e gestione dell'infrastruttura di collegamento rapido su rotaia tra Aeroporto e Stazione Centrale di Bologna denominato People Mover. Tale strumento finanziario, sottoscritto in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro, è iscritto al 31 dicembre 2019 per tale valore, corrispondente all'importo effettivamente versato ovvero al costo

sostenuto a tale data. L'investimento in esame, oltre all'interesse strategico-operativo legato al miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto, risponde all'obiettivo del Gruppo sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita dell'attività finanziaria. Ai sensi del principio contabile IFRS 9, trattandosi di strumento partecipativo di capitale, l'attività finanziaria è valutata al *fair value through profit or loss*. Nel caso di specie, considerata la difficoltà di misurazione del *fair value* di tale Strumento Finanziario Partecipativo, il Gruppo ha valutato di avvalersi dell'esenzione consentita per gli strumenti finanziari rappresentativi di capitale per i quali il *fair value* non può essere attendibilmente misurato. Conseguentemente, le valutazioni successive di tale SFP avvengono al costo e le eventuali riduzioni di valore, quantificate confrontando il valore contabile con il valore attuale dei flussi finanziari attesi attualizzati al tasso di mercato per strumenti simili, sono imputate a Conto Economico e non possono essere oggetto di ripristini di valore;

- 0,07 milioni di Euro alla voce "Conti bancari vincolati/Buoni di risparmio" relativi a un conto bancario vincolato presso il Banco BPM per il pagamento delle somme dovute sulle operazioni di introduzione e/o estrazione delle merci dal Magazzino di Temporanea Custodia dell'aeroporto di Bologna. La voce in esame si è decrementata nel periodo di 5 milioni di Euro per la vendita di Buoni di Risparmio acquistati a dicembre 2018 e con scadenza dicembre 2020. Ai sensi dell'IFRS 9 tali investimenti effettuati al fine di impiegare temporaneamente la liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali sono classificati nella categoria degli "Held to collect – HTC". La scadenza contrattualmente definita, il tasso di rendimento definito e calcolato sul nozionale consentono il superamento del test SPPI e quindi la valutazione al costo ammortizzato. L'estinzione anticipata è stata motivata dalle scadenze di pagamento tra le quali la distribuzione dei dividendi a valere sul risultato 2018 per 16,2 milioni di Euro, così come deliberato dall'Assemblea dei Soci del 29 aprile 2019. La dismissione anticipata non riflette un cambiamento nel modello di business sottostante l'acquisto di questo strumento finanziario ma ha rappresentato una opportunità in ottica di massimizzazione dei proventi finanziari;
- 1,3 milioni di Euro di prodotti di capitalizzazione; il primo di 0,3 milioni di Euro, già in essere al 31 dicembre 2018, di durata 5 anni e scadenza maggio 2021 e il secondo di 1 milione di Euro acquistato nel 2019, di durata 10 anni e scadenza nel 2029. Ai sensi del principio IFRS 9 tali attività sono classificate nella categoria degli "Held to collect – HTC", in quanto rispondono all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali. Tuttavia nel caso di specie la scadenza è definita contrattualmente ma il rendimento è legato all'andamento di una gestione patrimoniale e quindi questi strumenti finanziari sono valutati al *fair value through profit or loss*.

5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	Rettifiche per adeguamento IRES	al 31.12.2019
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	6.108	1.241	(1.308)	149	6.190

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 “Costi di quotazione” include i costi legati all’operazione di quotazione del titolo azionario della Capogruppo sul Segmento Star del Mercato Telematico Azionario di Borsa Italiana avvenuta il 14 luglio 2015, imputati in parte a Conto Economico ed in parte a deconto delle riserve di Patrimonio Netto e deducibili in 5 esercizi a partire dall’esercizio 2015.

Inoltre è stato riportato, in apposita colonna, la rettifica del credito derivante dall’istituzione per il triennio 2019-2020-2021 dell’addizionale IRES del 3,5% a carico delle società che svolgono attività in regime di concessione, considerato l’esercizio in cui tali attività si realizzeranno.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Incrementi	Utilizzi	Rettifiche per adeguamento IRES	al 31.12.2019
1) Altri costi a deducibilità IRES differita	7.853	1.413	(2.595)	6.671	1.884	357	(621)	123	1.743
2) Fondo svalutazione crediti	902	855	(1)	1.756	217	205	0	0	422
3) Accantonamenti IRES a fiscalità differita	1.581	127	(516)	1.192	379	30	(124)	0	285
4) Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	10.473	1.556	(567)	11.462	2.512	426	(136)	24	2.826
5) Ammort. Diritti di concessione da Accordo ENAC - ENAV	221	0	(14)	207	54	0	(4)	1	51
6) Costi di quotazione	924	0	(924)	0	222	0	(222)	0	0
7) Attualizzazione fondo TFR+ altri costi personale	342	297	(45)	594	57	73	(11)	1	120
8) Ammort. Costi di impianto e ampliamento	21	0	(2)	19	5	0	(1)	0	4
9) Perdite fiscali recuperabili	628	0	(355)	273	151	0	(85)	0	66
Totale Ires	22.945	4.248	(5.019)	22.174	5.481	1.091	(1.204)	149	5.517

<i>Altro</i>	<i>Imponibile</i>			<i>Imposta</i>					
<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Incrementi	Utilizzi	Rettifiche per adeguamento IRES	al 31.12.2019
Altro					88	0	(18)	0	70
Totale					88	0	(18)	0	70

<i>Aliquota Irap 4,2%</i>	<i>Imponibile</i>			<i>Imposta</i>					
<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Incrementi	Utilizzi	Rettifiche per adeguamento IRES	al 31.12.2019
Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	438	7	(1)	444	19	0	0	0	19
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	12.133	3.482	(2.007)	13.608	508	146	(84)	0	570
Ammortamento costi impianto ampliamento FTA	21	0	(2)	19	1	0	0	0	1
Ammort. Diritti di concessione Accordo ENAC - ENAV	149	0	(14)	135	6	0	0	0	6
Attualizzazione altri costi personale a Lungo Termine	118	87	(37)	168	5	4	(2)	0	7
Totale Irap	12.859	3.576	(2.061)	14.374	539	150	(86)	0	603
Totale					6.108	1.241	(1.308)	219	6.190

Nella tabella seguente, invece, vengono riportati i crediti d’imposta, in capo ad AdB, per la fruizione dei benefici fiscali in relazione a: interventi di riqualifica energetica; investimenti in beni strumentali nuovi ai sensi dell’art. 18 del decreto-legge n.91/2014; investimenti in attività di ricerca e sviluppo di cui all’art. 1, comma 35, della legge n.190/2014.

In relazione alla fruizione del credito di imposta in attività e di ricerca e sviluppo, la Capogruppo nel corso dell’esercizio 2019 non ha sviluppato progetti agevolabili di cui alla norma in argomento focalizzandosi su

progetti finalizzati ad aumentare le performance dell'infrastruttura informatica, su progetti del nuovo Piano Innovazione volti a promuovere e agevolare il processo di trasformazione digitale e verso attività di consolidamento di quanto già avviato. L'obiettivo, tenuto conto anche del Piano complessivo degli investimenti, è di proseguire le attività di ricerca nel corso degli esercizi 2020-2021, anche in considerazione delle modifiche normative che ridisegnano la disciplina dei crediti d'imposta per attività di ricerca e sviluppo, innovazione tecnologica e altra attività innovative delle imprese per il periodo d'imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2019.

<i>Altri</i>	<i>Credito d'Imposta</i>			
	<i>al 31.12.2018</i>	<i>Incres.ti</i>	<i>Utilizzi</i>	<i>al 31.12.2019</i>
<i>in migliaia di euro</i>				
Altri Crediti	88	0	(18)	70
Totale "Altri Crediti"	88	0	(18)	70

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2019</i>	<i>al 31.12.2018</i>	<i>Variazione</i>
Ratei e risconti attivi non correnti	184	59	125
Depositi cauzionali	88	88	0
Crediti tributari non correnti	722	1.317	(595)
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	994	1.464	(470)

La voce principale relativa ai crediti tributari non correnti riguarda il credito iscritto a seguito dell'istanza di rimborso Ires per la mancata deduzione dell'Irap sul costo del personale (D.L. 201/2011 e Provvedimento dell'Agenzia delle Entrate n. 2012/140973 del 2012) per la quota riferita alle annualità 2009-2011 per 0,6 milioni di Euro. L'importo è comprensivo delle quote di competenza delle controllate Tag Bologna e Fast Freight nell'ambito del consolidato fiscale di Gruppo la cui riscossione avverrà direttamente in capo alla Capogruppo in virtù dell'accordo di consolidato fiscale vigente nell'anno di iscrizione in bilancio di tale posta. Nel mese di dicembre 2019 la società controllante ha ricevuto il rimborso con riferimento alle annualità 2007-2008, al quale corrisponde la variazione in diminuzione del periodo.

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2019</i>	<i>al 31.12.2017</i>	<i>Variazione</i>
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	519	527	(8)
Rimanenze di Prodotti finiti	103	67	36
RIMANENZE DI MAGAZZINO	622	594	28

Le rimanenze di materie sussidiarie e di consumo non presentano particolari variazioni e 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. Le rimanenze di prodotti finiti si riferiscono al carburante per gli aeromobili (carburante avio) e al liquido antigelo per lo sbrinamento degli aeromobili che dalla stagione winter 2019 viene acquistato direttamente da Adb mentre precedentemente era oggetto del contratto con l'handler che presta il servizio de-icing sull'aeroporto di Bologna.

8. Crediti commerciali

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Crediti commerciali	17.300	15.230	2.070
Fondo svalutazione	(1.836)	(958)	(878)
CREDITI COMMERCIALI	15.464	14.272	1.192

Al 31 dicembre 2019 i crediti commerciali per 15,5 milioni di Euro sono esposti al netto del Fondo Svalutazione Crediti di 1,8 milioni di Euro, ed evidenziano un aumento legato prevalentemente alla crescita del fatturato in quanto i giorni medi di incasso sono sostanzialmente allineati nei due esercizi a confronto (40 giorni nel 2019 e 41 nel 2018) ad evidenza della costante attenzione che il Gruppo presta nella gestione dei crediti (rif. Par. Principali Indici della Relazione sulla Gestione).

Anche il Fondo Svalutazione Crediti presenta un incremento rilevante (da 1 a 1,8 milioni di Euro) dovuto, quasi esclusivamente, alla svalutazione operata sul credito maturato nell'esercizio verso alcuni vettori dell'area balcanica tra i quali il più rilevante è Ernest cui Enac ha sospeso la licenza nel gennaio 2020.

Il fondo in esame, infatti, è costituito prevalentemente da svalutazioni operate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso, la cui probabilità di recupero è stimata anche mediante il supporto dei legali incaricati di seguire il contenzioso e tenendo conto delle garanzie fidejussorie ricevute dai clienti. Sulla massa creditoria residuale, suddivisa in categorie di clienti e per classi di scaduto, è infine applicato il metodo parametrico semplificato consentito dall'IFRS 9 alle società con un portafoglio clienti diversificato e parcellizzato.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2019
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(958)	(915)	0	35	(1.836)

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2017	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2018
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(908)	(97)	22	25	(958)

Gli accantonamenti dell'esercizio ammontano a complessivi 915 mila Euro, di cui 897 mila portati a diretta riduzione dei relativi ricavi in quanto trattasi di importi maturati nel 2019 che si ritiene non incassabili e 18 mila classificati nella voce accantonamenti del conto economico.

Riportiamo di seguito una analisi per anzianità dei crediti commerciali del Gruppo, in essere al 31 dicembre 2019, confrontato con il 2018:

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2019
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	9.573	7.699	17.272
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	28	0	28
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	9.601	7.699	17.300

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	9.573	1.526	3.226	253	2.694	17.272

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2018
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	8.459	6.733	15.192
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	38	0	38
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	8.497	6.733	15.230

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	8.459	3.956	845	396	1.536	15.192

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Credito IVA	182	136	46
Crediti per imposte dirette	0	22	(22)
Altri crediti tributari	7	3	4
Crediti verso il personale	83	88	(5)
Altri crediti	4.931	4.412	519
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	5.203	4.661	542

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Ratei e Risconti attivi	327	298	29
Anticipi a fornitori	61	105	(44)
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	19	54	(35)
Crediti per addizionale comunale	4.799	4.538	261
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(763)	(1.088)	325
Altri crediti correnti	488	505	(17)
TOTALE ALTRI CREDITI	4.931	4.412	519

Relativamente alla voce “credito per addizionale comunale” il Gruppo addebita ai vettori l’addizionale comunale sui diritti d’imbarco dei passeggeri, istituita dall’art. 2, comma 11, della L. 350/2003 e successive integrazioni e modifiche, e una volta incassata, la versa negli appositi capitoli di entrata del bilancio dello Stato e all’Inps rispettivamente nell’attuale misura – valida anche nell’annualità 2019 - di Euro 1,50 e Euro 5,00 per passeggero imbarcato. La crescita di questa voce è legata all’aumento del traffico passeggeri.

La posta indicata come “fondo svalutazione altri crediti correnti” accoglie il fondo svalutazione crediti per addizionale comunale ottenuto per riclassifica nell’attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell’addizionale comunale addebitata ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale o che contestano l’addebito. Questa posta:

- riveste un carattere esclusivamente patrimoniale,
- è priva di accantonamenti a Conto Economico,
- è stata riclassificata a deconto dei rispettivi crediti per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero

e si è movimentata come illustrato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2019
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(1.088)	(24)	349	0	(763)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(1.088)	(24)	349	0	(763)

10. Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Conti vincolati	500	13.400	(12.900)
Altri crediti finanziari	1	49	(48)
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	501	13.449	(12.948)

Le altre attività finanziarie correnti si sono movimentate come evidenziato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Acquisizioni	Altri incrementi/ riclassifiche	Decrementi/ Cessioni	al 31.12.2019
Conti bancari vincolati	13.400	500	0	(13.400)	500
Altri crediti finanziari	49	0	0	(48)	1
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	13.449	500	0	(13.448)	501

Al 31 dicembre 2019 questa voce è costituita da un certificato di deposito di 500 mila Euro sottoscritto nel 2019 e con scadenza a ottobre 2020.

Anche questa categoria di investimenti finanziari risponde all’esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali. Ai sensi dell’IFRS 9 sono classificati nella categoria degli “Held to collect – HTC”. La scadenza contrattualmente definita, il tasso di rendimento definito e calcolato sul nozionale consentono il superamento del test SPPI e quindi la valutazione al costo ammortizzato.

La movimentazione intervenuta nel periodo attiene altri impieghi temporanei di liquidità giunti regolarmente a scadenza e incassati nel 2019, così dettagliati:

- certificati di deposito per 3,9 milioni di Euro sottoscritti nel dicembre 2018 e scaduti a giugno 2019;

- *time deposit* per:
 - o 8 milioni di Euro acquistati nel dicembre 2017 e scaduti a giugno 2019;
 - o 1,5 milioni di Euro acquistati a novembre 2017 e scaduti a maggio 2019.

11. Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Depositi bancari e postali	29.227	15.735	13.492
Denaro e valori in cassa	26	27	(1)
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	29.253	15.762	13.491

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

Posizione Finanziaria Netta

La seguente tabella riporta la composizione della posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018, in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81:

	<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018
A	Cassa	26	27
B	Altre disponibilità liquide	29.227	15.735
C	Titoli detenuti per la negoziazione	0	0
D	Liquidità (A)+(B)+(C)	29.253	15.762
E	Crediti finanziari correnti	501	13.449
F	Debiti bancari correnti	(28)	(43)
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(3.059)	(4.433)
H	Altri debiti finanziari correnti	(3.086)	(2.050)
I	Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	(6.173)	(6.526)
J	Posizione finanziaria corrente netta (I)-(E)-(D)	23.581	22.685
K	Debiti bancari non correnti	(11.643)	(14.690)
L	Obbligazioni emesse	0	0
M	Altri debiti non correnti	(1.437)	0
N	Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)	(13.080)	(14.690)
O	Posizione finanziaria netta (J)+(N)	10.501	7.995

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

La voce C + E è pari alla voce “attività finanziarie correnti”; si rimanda alla nota 10 per maggiori dettagli.

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

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

Per un’analisi di dettaglio in relazione all’evoluzione della posizione finanziaria netta nel biennio 2018 – 2019, si rimanda a quanto analiticamente esposto dagli amministratori nella relazione sulla gestione.

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2017	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	67.009	65.469	1.540
Risultato dell'esercizio	20.852	17.927	2.925
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	178.175	173.710	4.465

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2019 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:

<i>in unità di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	20.685.267	18.025.716
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	0,57	0,50
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,57	0,50

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo Consolidato

Si precisa che per il Gruppo AdB l'utile per azione base e l'utile per azione diluito al 31 dicembre 2019 così come al 31 dicembre 2018 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	7.170	6.310	860
Riserva straordinaria	37.029	36.437	592
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/perdite portati a nuovo	1.387	1.132	255
Riserva OCI	(988)	(821)	(167)
TOTALE RISERVE	67.009	65.469	1.540

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è stata costituita quanto a:

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

- 11,33 milioni di Euro a seguito dell'OPVS del luglio 2015.

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

La riserva legale, la riserva straordinaria e la riserva utili/perdite portati a nuovo risultano incrementate per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio precedente e, per quanto riguarda la capogruppo, al netto della distribuzione dei dividendi deliberata dall'Assemblea dei Soci del 29 aprile 2019 per 16,2 milioni di Euro corrispondente ad un dividendo lordo di euro 0,449 per ognuna delle 36.125.665 azioni ordinarie in circolazione alla data di stacco cedola. La riserva straordinaria è interamente costituita da utili di esercizi precedenti.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.300)	(1.080)	(220)
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	312	259	53
RISERVA OCI	(988)	(821)	(167)
di cui di terzi	0	0	0
di cui del gruppo	(988)	(821)	(167)

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 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
TFR	4.088	4.087	1
Altri fondi relativi al personale	169	118	51
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.257	4.205	52

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.12.2019
TFR	4.087	22	47	(273)	205	4.088
Altri fondi relativi al personale	118	96	1	(61)	15	169
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.205	118	48	(334)	220	4.257

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: 0,77% per la valutazione al 31.12.2019 e 1,57% per la valutazione al 31.12.2018;

- b) tasso di inflazione: 1,20% per la valutazione al 31.12.2019 e 1,50% per la valutazione al 31.12.2018;
- 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 (Capogruppo): 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.

in migliaia di euro	Parametro valutativo					
	+1% sul tasso di turnover	-1% sul tasso di turnover	+ 0,25% sul tasso annuo di inflazione	- 0,25% sul tasso annuo di inflazione	+ 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione	- 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione
TFR	4.057	4.124	4.149	4.029	3.994	4.187

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	551
2	227
3	122
4	120
5	295

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 31 dicembre 2019 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 2019 del piano di incentivazione a lungo termine (III° ciclo 2017-2019, IV° ciclo 2018-2020 e V° ciclo 2019-2021) e del patto di non concorrenza 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: 0,77% per la valutazione al 31.12.2019 (1,57% per la valutazione al 31.12.2018) della passività per il patto di non concorrenza pari al rendimento avente durata comparabile alla durata del collettivo dei lavoratori del settore e -0,11% per la valutazione al 31.12.2019 (0,12% per la valutazione al 31.12.2018) delle passività per l'incentivazione a lungo termine, rendimento in linea con la durata triennale 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. Con riferimento all'invalidità è stata utilizzata la tavola INPS per le proiezioni 2010;
- c) frequenza dimissioni volontarie e cessazione del rapporto causa azienda: 1%;
- d) probabilità di raggiungimento degli obiettivi pari al 50-80% 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%:

<i>in migliaia di euro</i>	Costo del servizio
Altri fondi relativi al personale	43

14. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.12.2019
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.456	102	0	2.558

Il fondo imposte differite ammonta a 2,5 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.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2019
Ammortamento Diritti di concessione	8.780	389	0	9.169	2.106	93	0	2.199
Totale Ires	8.780	389	0	9.169	2.106	93	0	2.199

<i>Aliquota Irap 4,2%</i> <i>in migliaia di euro</i>	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2018	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2019
Ammortamento Diritti di concessione	8.307	215	0	8.522	350	9	0	359
Totale Irap	8.307	215	0	8.522	350	9	0	359
Totale					2.456	102	0	2.558

15. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente)

Il fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali accoglie lo stanziamento destinato alla copertura delle spese di manutenzione conservativa e di ripristino dei beni in concessione che il Gruppo è tenuto a restituire al termine della concessione, prevista nel 2044, in perfetto stato di funzionamento.

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione del fondo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 unitamente alla tabella di cui alla nota 20, relativa alla quota corrente del fondo stesso.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.12.2019
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI NON CORRENTE	10.332	3.483	(289)	(4.002)	9.524

Gli incrementi dell'esercizio ammontano a complessivi 3,5 milioni di Euro, di cui 2,9 milioni di Euro classificati nella voce accantonamenti del conto economico ed i residui 0,6 milioni di Euro tra gli oneri finanziari da attualizzazione.

Gli utilizzi al 31 dicembre 2019 ammontano a complessivi 2 milioni di Euro e sono esposti anche alla nota 20 (parte corrente) alla quale si rimanda.

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 2019 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo ammonta a 13,3 milioni di Euro contro 12,1 milioni del 31 dicembre 2018.

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 2019:

<i>in migliaia di euro</i>	Saldo esercizio (oneri)/ proventi finanziari	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Fondo di rinnovo infrastrutture	589	664	573

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)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi per rischi ed oneri per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 31.12.2019
Fondo rischi per contenziosi in corso	875	104	(1)	978
Altri fondi rischi e oneri	153	259	0	412
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	1.028	363	(1)	1.390

Nell'esercizio non ci sono stati utilizzi significativi mentre l'incremento più rilevante attiene la stima della passività per 215 mila Euro, legata alla definizione della categoria catastale di alcuni immobili a seguito dell'atto di notifica d'invito del Comune di Bologna ad una diversa classificazione catastale - rispetto a quanto convenuto con l'Amministrazione sin dal 2007 - come ricevuto il 10 febbraio 2020, con conseguente impatto sull'imposta IMU degli ultimi esercizi. L'atto, indirizzato alla Capogruppo, in virtù dei rapporti contrattuali con la controllata Tag riguarda anche alcuni immobili in gestione a quest'ultima.

L'incremento dell'esercizio riguarda, inoltre, la stima di oneri futuri per 43 mila Euro legati ai costi di ripristino di un terreno al termine del relativo contratto di leasing.

Passività potenziali

Con riferimento all'atto di notifica d'invito ad una diversa classificazione catastale del Comune di Bologna di cui sopra, gli amministratori, tenuto conto degli argomenti di fatto e di diritto eccepibili condivisi con i propri consulenti fiscali, hanno ritenuto di qualificare la passività potenziale come possibile per un ulteriore ammontare stimato in Euro 288 mila e quindi di includere opportuna informativa in Nota.

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

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

In relazione, infine, alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia il Gruppo ha valutato la passività potenziale legata al rischio di revocatoria sui crediti incassati nei sei mesi antecedenti la procedura, per un importo pari a 1,49 milioni di Euro al netto dell'addizionale comunale. Alla data di redazione del presente documento, tenuto conto delle informazioni note e degli elementi di difesa eccipienti nell'eventualità in cui tale richiesta venisse avanzata, gli Amministratori hanno ritenuto di darne opportuna informativa in Nota senza procedere ad alcun accantonamento e nel contempo di proseguire l'attento monitoraggio della situazione del vettore.

17. Passività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2017	Variazione
Mutui - parte non corrente	11.643	14.690	(3.047)
Passività finanziarie non correnti per leasing	1.437	0	1.437
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	13.080	14.690	(1.610)

Al 31 dicembre 2019 la voce mutui – parte non corrente è costituita dalle quote a medio - lungo termine dei finanziamenti sottoscritti dal Gruppo ed in essere a tale data.

La passività complessiva per mutui al 31 dicembre ammonta a 14,7 milioni di Euro, di cui 11,6 milioni alla voce in esame, Mutui - parte non corrente, e 3,1 milioni alla voce Mutui - parte corrente (nota 22).

Il decremento intervenuto nel periodo è dovuto al rimborso delle rate in scadenza per complessivi 4,4 milioni di Euro comprese le rate del mutuo di Banca OPI S.p.A (ora Intesa Sanpaolo S.p.A.) giunto a scadenza a giugno 2019 e completamente rimborsato a tale data.

Al 31 dicembre 2019 la voce in esame è composta da:

- mutuo quindicennale con scadenza 2026 per un residuo complessivo al 31 dicembre 2019 di 3,3 milioni di Euro (3,8 milioni di Euro al 31 dicembre 2018), 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 2,8 milioni di Euro tra i Mutui – parte non corrente (3,25 milioni di Euro nel 2018), e per 0,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2020, tra i Mutui – parte corrente (0,5 milioni di Euro anche nel 2018);

- mutuo decennale con scadenza 2024, in essere al 31 dicembre 2019, per 11,4 milioni di Euro (13,98 milioni di Euro al 31 dicembre 2018), erogato da Banca Intesa e finalizzato alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali. Tale finanziamento è classificato per 8,9 milioni di Euro (11,44 milioni di Euro al 31 dicembre 2018) tra i Mutui – parte non corrente e per 2,5 milioni di Euro (medesimo importo al 31 dicembre 2018), pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i Mutui – parte corrente. Relativamente a tale mutuo, nel 2014 la Capogruppo ha pagato 0,3 milioni di Euro di commissione di organizzazione/strutturazione, iscritti nelle Altre attività correnti al 31 dicembre 2014 e una volta incassato il finanziamento e, quindi, dall’esercizio 2015 trattati in coerenza allo IFRS 9.

La Capogruppo si obbliga a rispettare i seguenti impegni economico-finanziari calcolati annualmente sul proprio bilancio d’esercizio:

- - PFN/EBITDA (inferiore a 1,7 per il 2019 - rispettato).
- - PFN/PN (inferiore a 0,3 per il 2019 - rispettato).

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 31 dicembre 2019:

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

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

Si riporta di seguito una *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati ai mutui a tasso variabile in essere al 31 dicembre 2019.

Istituto Finanziario erogante	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	in migliaia di Euro			
			Saldo 31.12.2019	Saldo esercizio interessi	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Intesa Sanpaolo S.p.A (ex Banca OPI S.p.A)	Bancario	tasso applicato da BEI alla Banca + 0,45	0	3	5	2
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Bancario	euribor 3 mesi/360 + 0,9	3.256	20	38	17

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 2019 il Gruppo non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori.

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

<i>in migliaia di euro</i>	01/01/2019	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/Riclassifiche	31/12/2019
Finanziamenti - quota corrente	4.433	(7.447)	3.000	3.073	3.059
Passività per leasing - quota corrente	1.062	(579)	12	26	521
Finanziamenti - quota non corrente	14.690	0	0	(3.047)	11.643
Passività per leasing - quota non corrente	1.282	0	79	76	1.437
Totale	21.467	(8.026)	3.091	128	16.660

Infine, la voce “passività finanziarie non correnti per leasing” per 1,4 milioni di Euro attiene ai canoni contrattualmente dovuti e con scadenza oltre l’esercizio successivo, per il diritto d’uso di beni di terzi iscritti nell’attivo immobilizzato dal 1° gennaio 2019 in applicazione dell’IFRS 16.

18. Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	18.537	19.011	(474)

I debiti sono principalmente verso fornitori nazionali ed evidenziano una modesta flessione rispetto al 31 dicembre 2018 dovuta alla sostanziale stabilità dei costi esterni di gestione, compresi gli investimenti e gli utilizzi del fondo di rinnovo, nei due esercizi a confronto.

Di seguito si riporta la suddivisione dei debiti commerciali al 31 dicembre 2019 ed al 31 dicembre 2018 per fasce di scaduto:

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2019
Fatture/note di credito ricevute	4.712	4.529	9.241
Fatture/note di credito da ricevere	9.296	0	9.296
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	14.008	4.529	18.537

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	4.712	4.225	160	17	127	9.241

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2018
Fatture/note di credito ricevute	7.149	1.785	8.934
Fatture/note di credito da ricevere	10.077	0	10.077
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	17.226	1.785	19.011

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	7.149	1.401	109	4	270	8.934

19. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Debiti tributari correnti	3.598	2.123	1.475
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	4.708	4.113	595
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	17.669	15.710	1.959
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	5.137	4.421	716
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	31.112	26.367	4.745

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 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Debito IVA	0	278	(278)
Debiti per imposte dirette	2.620	808	1.812
Altri debiti tributari	978	1.037	(59)
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	3.598	2.123	1.475

La crescita dei debiti tributari è dovuta prevalentemente all'aumento della base imponibile e dell'aliquota Ires di Adb e Tag dal 24% al 27,5% per il triennio 2019-2021.

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 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	1.030	1.162	(132)
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	2.365	1.830	535
Debiti verso istituti di previdenza	1.313	1.121	192
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	4.708	4.113	595

Oltre all'aumento dell'organico e al conseguente aumento del costo del personale, la crescita di questa categoria di debiti, soprattutto verso dipendenti per retribuzioni differite, è dovuta alla firma del rinnovo del CCNL a gennaio 2020 con conseguente definizione dell'Una Tantum a favore dei dipendenti per il periodo di *vacatio* contrattuale e parallela riclassifica del fondo arretrati lavoro dipendente (nota 21) nei debiti verso dipendenti per retribuzioni differite e verso istituti di previdenza.

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

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

- 14,2 milioni di Euro (12,7 milioni nel 2018) 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;
- 3,5 milioni di Euro (2,9 milioni nel 2018) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale.

iv. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri debiti correnti, ratei e risconti passivi al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Debiti per addizionale comunale	4.036	3.449	587
Altri debiti correnti	1.018	910	108
Ratei e risconti passivi correnti	83	62	21
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	5.137	4.421	716

La voce principale è costituita dal debito per addizionale comunale relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 31 dicembre, per 4 milioni di Euro. La crescita è collegata all'aumento del traffico e quindi del fatturato. La parte del debito per addizionale comunale relativa ai crediti incassati dai vettori, ma non ancora versata agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 22). Gli Altri debiti correnti includono i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi.

20. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (corrente)

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della movimentazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.12.2019
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI CORRENTE	1.757	0	(1.719)	4.002	4.040

Trattasi della quota corrente – ovvero la cui previsione di utilizzo è nei prossimi dodici mesi - del fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali di cui è data informativa complessiva alla nota 15.

Gli utilizzi del fondo al 31 dicembre 2019 ammontano a complessivi 2 milioni di Euro e riguardano principalmente l'intervento di rifacimento del manto di impermeabilizzazione della vasca di raccolta delle acque di dilavamento aeroportuali situata presso il sito cava Olmi, il ripristino dei marciapiedi esterni del terminal, delle coperture presso l'officina, oltre alla sostituzione di alcuni apparati UTA e dei monitor informativa voli a servizio di passeggeri.

21. Fondi per rischi e oneri (correnti)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi per rischi ed oneri correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi/Riclassifiche	al 31.12.2019
Fondo arretrati lavoro dipendente	526	88	(596)	18
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	526	88	(596)	18

L'incremento attiene all'accantonamento al fondo arretrati lavoro dipendente per il rinnovo del CCNL dei Gestori Aeroportuali, scaduto il 31 dicembre 2016 e di Assohandlers, scaduto il 30 giugno 2017. A gennaio 2020 è stato siglato il nuovo CCNL dei Gestori Aeroportuali che prevede tra le altre cose, l'erogazione ai dipendenti di un importo a titolo di Una Tantum per gli anni di *vacatio* contrattuale. Il fondo al 31 dicembre 2019 della Capogruppo pari a 596 mila Euro, calcolato in base a tale previsione contrattuale, è stato riclassificato nei debiti verso dipendenti e verso Istituti di Sicurezza e Previdenza Sociale in previsione dell'erogazione nei primi mesi dell'anno corrente mentre il fondo residuo attiene alla stima della passività per FFM.

22. Passività finanziarie correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Passività finanziarie correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 e relativo confronto al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Mutui – parte corrente	3.059	4.433	(1.374)
Debiti per addizionale comunale	2.565	2.050	515
Passività finanziarie correnti per leasing	521	0	521
Altri debiti finanziari correnti	28	43	(15)
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	6.173	6.526	(353)

Per il dettaglio delle voci Mutui - parte corrente si rimanda a quanto illustrato alla voce 17 Passività Finanziarie non correnti nella quale sono analiticamente esposti i finanziamenti sottoscritti dal Gruppo in essere al 31 dicembre 2019 oltre alla loro movimentazione nell'esercizio.

La voce debiti per addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri attiene alla quota incassata dai vettori nel mese di dicembre e riversata agli Enti creditori nel mese di gennaio.

Infine, le passività finanziarie 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.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Sono di seguito commentate le principali voci del conto economico al 31 dicembre 2019, comparate con quelle rilevate al 31 dicembre 2018.

RICAVI

23. Ricavi

Si riportano le tabelle di dettaglio dei ricavi per categoria di attività per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	63.274	56.342	6.932
Ricavi per servizi non aeronautici	44.295	41.160	3.135
Ricavi per servizi di costruzione	16.420	15.650	770
Altri ricavi e proventi della gestione	1.146	940	206
TOTALE RICAVI	125.135	114.092	11.043

In relazione all'evoluzione dei ricavi si rimanda a quanto più analiticamente commentato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Diritti aeroportuali	56.322	49.742	6.580
Parcheggi	16.818	15.946	872
Ricavi per servizi di costruzione	16.420	15.650	770
Altri	12.603	11.091	1.512
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	102.163	92.429	9.734

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

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Diritti aeroportuali	56.322	49.742	6.580
Parcheggi	16.818	15.946	872
Ricavi per servizi di costruzione	16.420	15.650	770
Altro	12.603	11.091	1.512
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	102.163	92.429	9.734
Subconcessioni locali commerciali e non	22.825	21.528	1.297
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	22.825	21.528	1.297
Ricavi NO IFRS 15	147	135	12
TOTALE RICAVI	125.135	114.092	11.043

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 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	721	534	187
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	1.293	1.255	38
Ricavi da diritti aeroportuali	75.841	68.469	7.372
Ricavi da corrispettivo PRM	6.091	4.466	1.625
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(25.895)	(23.389)	(2.506)
Servizi di handling	2.699	2.464	235
Altri ricavi aeronautici	2.524	2.543	(19)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	63.274	56.342	6.932

In relazione all'evoluzione dei ricavi si rimanda a quanto più analiticamente commentato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione. In generale, l'aumento dei ricavi per servizi aeronautici è dovuto principalmente all'aumento del traffico ed all'aggiornamento tariffario.

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	38.514	34.437	4.077
Diritti di approdo, decollo e sosta	21.596	18.756	2.840
Diritti per sicurezza passeggeri	12.381	11.238	1.143
Diritti per controllo bagagli stiva	3.514	3.190	324
Diritti di imbarco e sbarco merci	761	810	(49)
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	(925)	38	(963)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	75.841	68.469	7.372

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 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Subconcessione locali e aree	19.760	18.457	1.303
Parcheggi	16.818	15.946	872
Altri ricavi commerciali	7.717	6.757	960
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	44.295	41.160	3.135

I ricavi per servizi non aeronautici mostrano una crescita legata al buon andamento di tutte le componenti di questa categoria e, in particolare, le subconcessioni locali e aree commerciali del settore retail ed i parcheggi.

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Biglietteria	37	40	(3)
Marconi Business Lounge	2.887	2.539	348
Pubblicità	1.891	1.942	(51)
Ricavi commerciali diversi	2.902	2.236	666
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	7.717	6.757	960

iii. Ricavi per i servizi di Costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dalla Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. a favore dell'Ente concedente ENAC per la realizzazione degli investimenti in precedenza commentati in relazione ai Diritti di Concessione nella Nota 1.

Tali ricavi sono pari a 16,42 milioni nel 2019 e 15,65 milioni nel 2018.

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 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	961	922	39
Contributi conto esercizio	104	16	88
Ricavo da Terminal Value Fondo di Rinnovo	81	0	81
Plusvalenze patrimoniali	0	2	(2)
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	1.146	940	208

La nuova voce "Ricavi da Terminal Value Fondo di Rinnovo", introdotta dal 1° gennaio 2019, accoglie la contropartita economica del credito attualizzato da Terminal Value calcolato sugli interventi ad utilizzo del fondo di rinnovo effettuati nel 2019.

COSTI

24. Costi

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Beni e materiali di consumo	749	474	275
Materiali di manutenzione	240	210	30
Carburanti e gasolio	1.316	1.268	48
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	2.305	1.952	353

Come evidenziato in tabella, questa categoria di costi evidenzia un aumento principalmente dovuto al maggior utilizzo di beni di consumo e attrezzature a supporto delle attività operative e all'acquisto diretto del liquido antigelo per aeromobili precedentemente oggetto del contratto con l'handler che presta il servizio de-icing sull'aeroporto di Bologna.

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Spese di manutenzione	4.856	4.658	198
Utenze	2.403	2.168	235
Pulizie e servizi assimilati	2.122	2.111	11
Prestazioni di terzi	6.549	6.439	110
Servizi MBL	334	343	(9)
Pubblicità, promozione e sviluppo	839	694	145
Assicurazioni	816	737	79
Prestazioni professionali e consulenze	2.096	1.917	179
Compensi e rimborsi organi statutari	591	570	21
Altri costi per servizi	314	393	(79)
TOTALE COSTI PER SERVIZI	20.920	20.030	890

Complessivamente i costi per servizi presentano un aumento principalmente dovuto a maggiori oneri per:

- utenze (energia elettrica e gas metano) a causa dell'aumento dei costi unitari della materia prima;
- manutenzioni per maggiori interventi sugli immobili in proprietà e sui mezzi di terzi nell'ambito dei contratti di *service*;
- il servizio PRM per il maggior numero di assistenze prestate.

D'altro lato le condizioni climatiche favorevoli hanno consentito di conseguire risparmi sui costi di sgombero neve.

Di seguito un ulteriore dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	1.099	1.064	35
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	3.031	3.033	(2)
Spese di manutenzione beni di terzi	726	561	165
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	4.856	4.658	198

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Sgombero neve	508	965	(457)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	690	587	103
Servizio assistenza PRM	1.735	1.574	161
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	374	318	56
Servizio di sicurezza	1.297	1.168	129
Altre prestazioni di terzi	1.945	1.827	118
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	6.549	6.439	110

In merito all'informativa richiesta dall'art.38 comma 1 lett. o) del D.Lgs.127/91 si segnala che nell'esercizio 2019 non vi sono compensi corrisposti ad amministratori e sindaci della controllante per lo svolgimento di tali funzioni anche in imprese controllate.

Si riportano nella seguente tabella i corrispettivi spettanti al Collegio Sindacale ed alla Società di Revisione:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Compensi Collegio Sindacale	154	157	(3)
Compensi Società di Revisione	147	174	(27)
Totale	301	331	(30)

I compensi alla Società di Revisione sono così dettagliati:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Revisione contabile (*)	124	107	17
Servizi di attestazione	6	6	0
Altri servizi (**)	17	60	(44)
Totale	147	174	(27)

(*) Compresa revisione Dichiarazione Non Finanziaria

(**) Assistenza IFRS e 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 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Canoni di concessione	6.636	5.979	657
Canoni di noleggio	145	336	(191)
Affitti passivi	161	568	(407)
Canoni elaborazione dati	1.701	1.265	436
Altri costi per godimento beni di terzi	(29)	(25)	(4)
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	8.614	8.123	491

Complessivamente la voce Canoni, noleggi e altri costi registra la crescita dei canoni variabili di concessione aeroportuale e dei servizi di sicurezza, crescita legata all'aumento del traffico oltre a maggiori canoni per elaborazione dati per i nuovi investimenti in tecnologia e l'introduzione della fatturazione elettronica. D'altro lato si rileva il calo dei canoni di noleggio e degli affitti passivi per l'applicazione del nuovo principio contabile sul leasing IFRS 16 che ha comportato una riduzione di questi costi per complessivi 595 mila Euro.

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 2019 e 2018 per i quali non si rilevano variazioni significative.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Oneri tributari	1.354	1.361	(7)
Contributo servizio antincendio	1.440	1.374	66
Minusvalenze patrimoniali	0	3	(3)
Altri oneri e spese di gestione	473	472	(6)
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	3.260	3.210	50

vi. **Costo del personale**

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Salari e stipendi	20.279	18.830	1.449
Oneri sociali	5.627	5.170	457
Trattamento fine rapporto	1.444	1.372	72
Trattamento di quiescenza e simili	195	191	4
Altri costi del personale	1.915	1.591	324
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	29.460	27.154	2.306

La crescita del costo del personale deriva prevalentemente dalla crescita dell'organico legata all'aumento del traffico (aree security e PRM) ma anche al potenziamento delle aree di staff (+29 risorse medie), dal maggior ricorso al personale somministrato a supporto dei processi operativi e dalle normali dinamiche salariali.

Gli altri costi del personale sono suddivisi come segue:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Mensa dipendenti	648	587	61
Spese per aggiornamento e formazione del personale	334	249	85
Spese missioni dipendenti	296	270	26
Altri accantonamenti a fondi del personale	95	79	16
Spese varie per il personale	542	406	136
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	1.915	1.591	324

L'organico medio suddiviso per qualifica delle annualità in esame è così rappresentato:

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Dirigenti	9	10	(1)
Impiegati	435	403	32
Operai	99	102	(3)
TOTALE PERSONALE	543	515	28

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Dirigenti	9	10	(1)
Impiegati	442	417	25
Operai	97	101	(4)
TOTALE PERSONALE	548	528	20

25. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i periodi chiusi al 31 dicembre 2019 e 2018

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Ammortamento/svalutazione Diritti di concessione	6.243	5.857	386
Ammortamento altre attività immateriali	1.576	1.323	253
Ammortamento attività materiali	2.750	2.219	531
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	10.569	9.399	1.170

La voce in esame include 33 mila Euro di svalutazioni di Diritti di Concessione per stralcio progettazioni non più utilizzabili ed include 591 mila Euro di ammortamenti dei beni in leasing, non presenti nell'esercizio di confronto a seguito dell'introduzione del nuovo principio IFRS 16 a far data dal 1° gennaio 2019.

26. 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 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	(1)	64	(65)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	2.893	3.752	(859)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	409	291	118
TOTALE ACCANTONAMENTI	3.301	4.107	(806)

Il calo evidenziato da questa voce nell'esercizio è dovuto prevalentemente ai minori accantonamenti al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali per effetto della revisione periodica degli interventi programmati

e, soprattutto, a causa del valore più alto dell'esercizio di confronto per i maggiori interventi sulla pista di volo e di manutenzione straordinaria della taxiway effettuati durante i 4 giorni di chiusura dell'aeroporto a metà settembre 2018.

Per quel che riguarda il fondo svalutazione crediti, la variazione è dovuta alla riduzione dei ricavi corrispondenti invece che l'imputazione dell'accantonamento in questa linea di bilancio, in quanto trattasi di ricavi e corrispondenti crediti maturati interamente nell'esercizio.

La voce "accantonamento ad altri fondi rischi e oneri" è invece costituita prevalentemente da:

- quote di arretrati da lavoro dipendente (88 mila Euro) che, a seguito della scadenza il 31 dicembre 2016 del CCNL del gestore aeroportuale ed il relativo rinnovo a gennaio 2020, sono state rilevate quale Una Tantum per il periodo di *vacatio* contrattuale e sono state corrisposte ai dipendenti con la busta paga del mese di febbraio 2020, unitamente alle quote accantonate negli anni precedenti e costituenti il fondo arretrati lavoro dipendente al 31 dicembre 2018. Il fondo arretrati della controllata FFM è invece ancora in essere al 31 dicembre 2019 in quanto il relativo rinnovo contrattuale non è ancora avvenuto;
- stima per 215 mila Euro della passività derivante dall'atto di notifica del Comune di Bologna del 10 febbraio 2020 in materia di diversa classificazione catastale di alcuni immobili con conseguente rischio di assoggettamento a IMU.
-

27. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Proventi da cessione partecipazioni	0	13	(13)
Proventi da titoli	17	25	(8)
Proventi finanziari diversi dai precedenti	133	153	(20)
Proventi da attualizzazione fondi	0	193	(193)
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	150	384	(234)
Interessi passivi e oneri bancari	(431)	(520)	89
Oneri da attualizzazione fondi	(664)	(89)	(575)
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(22)	0	(22)
Altri oneri finanziari	(8)	(11)	3
TOTALE ONERI FINANZIARI	(1.125)	(620)	(505)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(975)	(236)	(739)

La **gestione finanziaria** chiude con un saldo negativo di 1 milione di Euro contro un saldo sempre negativo di 0,2 milioni del 2018 a causa principalmente della diminuzione dei tassi di interesse che ha determinato oneri da attualizzazione dei fondi per 0,7 milioni di Euro contro proventi netti da attualizzazione di 0,1 milioni dell'anno di confronto. In aggiunta si rileva la diminuzione degli interessi passivi dovuta al minor indebitamento complessivo.

28. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 31 dicembre 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Imposte correnti	9.034	6.614	2.420
Imposte differite attive e passive	206	435	(229)
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	9.240	7.049	2.191
% imposte correnti sul risultato ante imposte	30,02%	26,48%	3,54%
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	30,71%	28,22%	2,48%

L'aliquota fiscale effettiva riferita all'esercizio 2019 è pari al 30,71% rispetto al 28,22% registrata nel 2018.

Tale scostamento negativo è dovuto essenzialmente all'aumento dell'aliquota Ires dal 24% al 27,5% per le società concessionarie di pubblici servizi di trasporto dal 2019 al 2021.

<i>Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Risultato ante imposte	30.092	24.976	5.116
Aliquota ordinaria (*)	27,5%	24%	3,50%
Onere fiscale teorico	8.275	5.994	2.281
Effetto delle variazioni in aumento e diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria			
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	2.825	393	2.432
Costi deducibili in esercizi successivi	1.659	3.015	(1.356)
Altri costi dedotti in esercizi precedenti	18	57	(39)
Altri costi indeducibili	992	985	7
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(554)	(636)	82
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(4.097)	(3.463)	(634)
Altre differenze	(2.853)	(2.473)	(380)
differite attive/ differite passive IAS	(168)	(218)	50
Normalizzazione aliquota IRES 24%	(95)	0	(95)
Totale variazioni in aumento/diminuzione	(2.273)	(2.340)	67
Effetto fiscale sulle variazioni all'aliquota ordinaria	(625)	(562)	(63)
Imposta Ires dell'esercizio	7.650	5.433	8.212
Aliquota effettiva IRES	25,42%	21,75%	3,67%

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

<i>Dettaglio delle imposte dell'esercizio</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Ires	7.650	5.433	2.217
Irap	1.549	1.182	367
Imposte esercizi precedenti	(165)	(1)	(164)
TOTALE	9.034	6.614	2.584

29. Operazioni con parti correlate

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

Le operazioni infragruppo sono realizzate nell'ambito dell'ordinaria gestione e a normali condizioni di mercato. I rapporti con parti correlate si riferiscono prevalentemente ad operazioni di natura commerciale e finanziaria nonché all'adesione al consolidato fiscale.

Nessuno di essi assume particolare rilievo economico o strategico per il Gruppo in quanto crediti, debiti, ricavi e costi verso parti correlate non presentano un'incidenza percentuale significativa sui valori totali del bilancio.

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

Nel 2019 non sono state rilevate operazioni con parti correlate oltre a quelle infragruppo per le quali si rimanda al capitolo "operazioni con parti correlate" del Bilancio della Capogruppo.

30. Impegni e rischi

Impegni da investimenti ambientali

Si segnalano inoltre gli impegni della Società sul fronte ambientale concretizzati con la sottoscrizione nel 2015 con gli Enti del territorio dall'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto che comporterà il sostenimento di investimenti da parte della Società per un importo complessivo di 6,5 milioni di Euro in un arco temporale coerente rispetto alle tempistiche di realizzazione degli interventi contenuti nel Master Plan aeroportuale ovvero entro il 2023. Nel corso del secondo semestre del 2019 è stato svolto il piano di monitoraggio acustico dei ricettori sensibili in ambito comunale.

Impegni da investimento People Mover

Al 31 dicembre 2019 Adb ha fatto fronte interamente agli impegni relativi al People Mover che trovano rappresentazione:

- nelle immobilizzazioni immateriali, alla voce Diritti di concessione (nota 1) che accolgono per 2,7 milioni di Euro il contributo concesso da AdB a Marconi Express S.p.A. per la realizzazione della stazione “Aeroporto” del People Mover. L'ultima tranche pari a 0,92 milioni di Euro è stata pagata nel mese di dicembre in conseguenza del collaudo tecnico amministrativo delle opere in ambiente aeroportuale. Nell'ambito del medesimo accordo (siglato da Adb, Comune di Bologna, Provincia di Bologna e Regione Emilia-Romagna il 23 luglio del 2007) Adb si era impegnata altresì a realizzare la passerella di collegamento tra fermata “Aeroporto” e Aerostazione, opera terminata nel 2019 ed iscritta sempre nei diritti di concessione al 31 dicembre per 1,3 milioni di Euro;
- nelle attività finanziarie non correnti che accolgono per 10,9 milioni di Euro lo strumento finanziario partecipativo in Marconi Express S.p.A., sottoscritto da AdB nel gennaio 2016 per pari valore. L'ultima tranche di 0,9 milioni di Euro è stata versata a dicembre 2018 in corrispondenza della fine lavori.

Impegni per adeguamento macchine radiogene BHS

Il Regolamento UE 2015/1998 prevede che le apparecchiature di sicurezza per il controllo dei bagagli da stiva soddisfino lo “standard 3” a partire dal 1° settembre 2020. Trattasi di macchinari molto complessi con tempi di produzione lunghi e caratteristiche tecniche che comportano modifiche all'impianto BHS. Per il Gruppo l'adeguamento a questa normativa comporta un investimento stimato in 4,4 milioni di Euro che include sia la sostituzione delle macchine radiogene sia la modifica del lay-out dell'impianto BHS necessaria all'accoglimento delle nuove apparecchiature.

Per quanto riguarda le garanzie prestate si rimanda all'apposito capitolo della Relazione sulla Gestione.

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.

31. Legge 124/2017 art.1 commi 125-129 – Disciplina della trasparenza delle erogazioni pubbliche

Nell'esercizio 2019 il Gruppo ha incassato contributi pubblici per 86 mila Euro per la partecipazione della controllata FFM al progetto Logisana, finanziato dalla Regione Emilia-Romagna, nell'ambito delle misure di “Sostegno allo sviluppo delle infrastrutture per la competitività e per il territorio” per la creazione di una rete territoriale a supporto della logistica sanitaria e la Capogruppo ha incassato 75 mila Euro quale anticipo del 50% del contributo legato al progetto denominato “Cyrano” co-finanziato dall'Unione Europea nell'ambito del Programma “Connecting Europe Facility 2014-2020”.

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.

Il principale evento manifestatosi dopo la chiusura dell'esercizio e che ha già comportato pesanti impatti sui primi mesi dell'anno in corso oltre a gettare incertezze sull'evoluzione prevedibile della gestione è, come noto, la crisi sanitaria ed economica legata alla pandemia Covid-19 per la quale si rimanda all'ultimo capitolo della Relazione sulla Gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(*Enrico Postacchini*)

Bologna, 30 marzo 2020

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 2019.

2. La valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2019 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 2019:
 - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
 - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.
 - 3.2 La relazione 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, 30 Marzo 2020

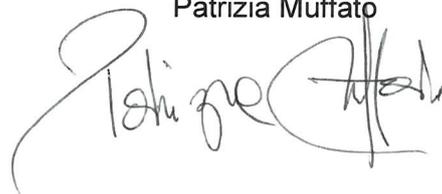
Amministratore Delegato

Nazareno Ventola



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

Patrizia Muffato



Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2019

Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10
del Regolamento (UE) n. 537/2014

**EY****Building a better
working world**EY S.p.A.
Via Massimo D'Azeglio, 34
40123 BolognaTel: +39 051 278311
Fax: +39 051 236666
ey.com

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

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

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e sue controllate (il "Gruppo" o "Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna"), costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2019, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal rendiconto finanziario, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio consolidato che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Abbiamo identificato il seguente aspetto chiave della revisione contabile:

Aspetto chiave	Risposta di revisione
<p>Stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</p> <p>Il fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali iscritto nel bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2019 ammonta ad Euro 13,6 milioni ed include gli accantonamenti relativi alle spese di manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni dei beni in concessione che il Gruppo stima di dover sostenere coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere.</p> <p>I processi e le modalità di valutazione e di determinazione di tale stima sono basati su assunzioni a volte complesse che per loro natura implicano il ricorso al giudizio degli amministratori in particolare con riferimento alla natura degli interventi da effettuare, alla tempistica prevista degli stessi, alla quantificazione dei relativi costi e alla componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi di intervento.</p> <p>In considerazione del giudizio richiesto alla Direzione per valutare la natura degli interventi, la tempistica degli stessi e la quantificazione dei relativi costi abbiamo ritenuto che tale tematica rappresenti un aspetto chiave della revisione.</p> <p>L'informativa di bilancio relativa alla valutazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali è inclusa nella sezione "Criteri di Valutazione" nel paragrafo "Fondi per rischi e oneri", nonché nelle note esplicative 15 e 20 "Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali".</p>	<p>Le nostre procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave hanno riguardato, tra l'altro:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'analisi della procedura e dei controlli chiave posti in essere dal Gruppo; • la comprensione dell'accordo di concessione che origina l'obbligazione; • l'analisi della relazione tecnica preparata dalle funzioni competenti del Gruppo; • l'esecuzione di procedure di validità su un campione di utilizzi del fondo intervenuti nell'esercizio; • l'analisi delle principali variazioni intervenute nel fondo rispetto all'esercizio precedente; • l'analisi di coerenza delle assunzioni alla base del calcolo del fondo rispetto al piano aziendale 2020-2024 approvato dalla Direzione; • la verifica della ragionevolezza del tasso di attualizzazione utilizzato e dell'accuratezza del calcolo del fondo stanziato. <p>Infine, abbiamo verificato l'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative del bilancio in relazione alla stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali.</p>

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio consolidato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per

l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti od eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori e della relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;

- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. ci ha conferito in data 20 maggio 2015 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi con chiusura dal 31 dicembre 2015 al 31 dicembre 2023.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58

Gli amministratori della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna al 31 dicembre 2019, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del

D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, con il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna al 31 dicembre 2019 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna al 31 dicembre 2019 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, c. 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254

Gli amministratori della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254. Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli amministratori della dichiarazione non finanziaria.

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Bologna, 30 marzo 2020

EY S.p.A.



Alberto Rosa
(Revisore Legale)

Bilancio per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2019

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

Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria

<i>in unità di euro</i>	Note	al 31.12.2019	al 31.12.2018
Diritti di concessione		171.238.190	161.147.931
Altre attività immateriali		2.255.143	2.049.015
Attività immateriali	1	173.493.333	163.196.946
Terreni, immobili, impianti e macchinari		14.668.675	14.873.248
Investimenti immobiliari		4.732.016	4.732.016
Attività materiali	2	19.400.691	19.605.264
Partecipazioni	3	3.189.098	3.189.098
Altre attività finanziarie non correnti	4	11.505.419	16.135.377
Imposte differite attive	5	5.963.489	5.821.701
Altre attività non correnti	6	952.662	1.422.555
Altre attività non correnti		21.610.668	26.568.731
ATTIVITA' NON CORRENTI		214.504.692	209.370.941
Rimanenze di magazzino	7	585.649	526.857
Crediti commerciali	8	14.706.895	13.759.090
Altre attività correnti	9	4.897.509	4.358.033
Attività finanziarie correnti	10	701	11.037.009
Cassa e altre disponibilità liquide	11	24.609.068	12.824.687
ATTIVITA' CORRENTI		44.799.822	42.505.676
TOTALE ATTIVITA'		259.304.514	251.876.617

<i>in unità di euro</i>	Note	al 31.12.2019	al 31.12.2018
Capitale sociale		90.314.162	90.314.162
Riserve		63.544.871	62.820.972
Risultato dell'esercizio		20.067.779	17.100.846
TOTALE PATRIMONIO NETTO	12	173.926.812	170.235.980
TFR e altri fondi relativi al personale	13	3.886.797	3.870.657
Imposte differite passive	14	2.068.884	2.027.155
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	9.369.485	10.240.553
Fondi per rischi e oneri	16	1.248.123	1.021.116
Passività finanziarie non correnti	17	10.337.264	11.436.479
Altri debiti non correnti		159.301	191.954
PASSIVITA' NON CORRENTI		27.069.854	28.787.914
Debiti commerciali	18	18.050.405	18.470.530
Altre passività	19	30.646.909	26.140.510
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	20	3.974.879	1.716.590
Fondi per rischi e oneri	21	0	514.743
Passività finanziarie correnti	22	5.635.655	6.010.350
PASSIVITA' CORRENTI		58.307.848	52.852.723
TOTALE PASSIVITÀ		85.377.702	81.640.637
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		259.304.514	251.876.617

Conto Economico

<i>in unità di euro</i>	Note	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018
Ricavi per servizi aeronautici		57.763.693	51.083.900
Ricavi per servizi non aeronautici		43.721.350	40.635.703
Ricavi per servizi di costruzione		16.420.459	15.619.798
Altri ricavi e proventi della gestione		1.274.071	1.052.840
Ricavi	23	119.179.573	108.392.241
Materiali di consumo e merci		(1.084.051)	(754.866)
Costi per servizi		(19.453.920)	(18.513.312)
Costi per servizi di costruzione		(15.638.533)	(14.875.998)
Canoni, noleggi e altri costi		(8.522.965)	(7.979.278)
Oneri diversi di gestione		(3.199.970)	(3.157.534)
Costo del personale		(28.076.493)	(25.875.625)
Costi	24	(75.975.932)	(71.156.613)
Ammortamento/svalutazione Diritti di concessione		(6.045.321)	(5.659.042)
Ammortamento altre attività immateriali		(1.561.254)	(1.319.985)
Ammortamento attività materiali		(2.636.604)	(2.166.412)
Ammortamenti e svalutazioni	25	(10.243.179)	(9.145.439)
Accantonamento rischi su crediti		5.315	(42.305)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(2.814.137)	(3.695.799)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(266.676)	(284.340)
Accantonamenti per rischi ed oneri	26	(3.075.498)	(4.022.444)
Totale Costi		(89.294.609)	(84.324.496)
Risultato operativo		29.884.964	24.067.745
Proventi finanziari	27	129.115	355.763
Oneri finanziari	27	(1.089.032)	(589.307)
Risultato ante imposte		28.925.047	23.834.201
Imposte dell'esercizio	28	(8.857.268)	(6.733.355)
Utile (perdita) d'esercizio		20.067.779	17.100.846
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,55	0,48
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,55	0,48

Conto Economico Complessivo

<i>in unità di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018
Utile (perdita) di esercizio (A)	20.067.779	17.100.846
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>	0	0
<i>Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)</i>	0	0
<i>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	(206.762)	117.718
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	50.240	(28.309)
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	(156.523)	89.409
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	(156.523)	89.409
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	19.911.256	17.190.255

Rendiconto Finanziario

<i>in unità di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	28.925.047	23.834.201
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(781.926)	(743.800)
+ Ammortamenti	10.243.179	9.145.439
+ Accantonamento fondi	3.075.498	4.022.444
+ Oneri/(Proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	671.058	(109.918)
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	288.859	343.462
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	879.210	1.521
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	95.598	79.130
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	43.396.523	36.572.480
Variazione rimanenze di magazzino	(58.792)	(39.217)
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(1.821.521)	(1.236.069)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti	(410.910)	(59.479)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(420.124)	2.731.588
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	2.688.722	2.370.154
Interessi pagati	(422.155)	(510.795)
Interessi incassati	140.361	200.923
Imposte pagate	(7.215.753)	(6.156.966)
TFR e altri fondi del personale pagati	(331.100)	(204.981)
Utilizzo fondi	(2.007.725)	(4.535.578)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	33.537.526	29.132.060
Acquisto di attività materiali	(2.415.021)	(2.604.010)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	16.000	5.982
Acquisto di attività immateriali/Diritti di concessione	(14.663.828)	(16.850.573)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	0	388.948
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	0	(2.458.820)
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	0	117.000
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	16.000.000	10.622.068
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(1.062.849)	(10.779.405)
Incassi derivanti da emissione di azioni o altri titoli rappresentativi di capitale	0	0
Dividendi corrisposti	(16.220.424)	(14.161.261)
Finanziamenti ricevuti	3.000.000	0
Finanziamenti rimborsati	(6.934.865)	(5.314.177)
Pagamento quota capitale leasing	(535.007)	0
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(20.690.296)	(19.475.438)
Variazione finale di cassa	11.784.382	(1.122.782)
Disponibilità liquide inizio periodo	12.824.687	13.947.469
Variazione finale di cassa	11.784.382	(1.122.782)
Disponibilità liquide fine periodo	24.609.068	12.824.687

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto

<i>in unità di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Riserva attività destinate alla vendita</i>	<i>Risultato d'esercizio</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2017	90.314.162	25.683.134	5.430.206	32.943.267	(3.205.671)	(858.375)	1.991.758	13.342	14.908.504	167.220.327
Attribuzione del risultato esercizio 2017	0	0	745.425	1.818	0	0	14.161.261	0	(14.908.504)	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(14.161.261)	0	0	(14.161.261)
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0	0	0	0	(13.342)	0	(13.342)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	89.409	0	0	17.100.846	17.190.255
Patrimonio netto al 31.12.2018	90.314.162	25.683.134	6.175.631	32.945.085	(3.205.671)	(768.966)	1.991.758	0	17.100.846	170.235.979
Attribuzione del risultato esercizio 2018	0	0	855.042	25.380	0	0	16.220.424	0	(17.100.846)	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(16.220.424)	0	0	(16.220.424)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(156.523)	0	0	20.067.779	19.911.256
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	0	20.067.779	173.926.812

Note esplicative al Bilancio per l'esercizio chiuso al
31 dicembre 2019

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. 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 2019

Criteri di redazione

Il presente bilancio della Società si riferisce all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 e include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 (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 *Intangible Asset* costituiti dai Certificati Energetici, che sono iscritti al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale. La Società, infatti, ha valutato che, pur ancora in presenza di un difficile contesto economico e finanziario, non sussistono significative incertezze (come definite dal par. 25 del Principio IAS 1) sulla continuità aziendale.

Il bilancio 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 2018 ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2019, 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". In particolare, il nuovo principio contabile IFRS 16 – Leasing per il quale si rimanda all'apposito paragrafo. Diverse altre modifiche ed interpretazioni si applicano per la prima volta nel 2019, ma non hanno avuto impatti sul bilancio della Società.

La pubblicazione del bilancio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 30 marzo 2020.

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 2019 e 2018 relative a denominazione, Capitale Sociale e percentuale di partecipazione in relazione alle società controllate:

in migliaia di euro	Valuta	Capitale Sociale	% Possesso	
			al 31.12.2019	al 31.12.2018
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%

Di seguito le informazioni al 31 dicembre 2019 e 2018 relative a denominazione, Capitale Sociale e percentuale di partecipazione in relazione alle società collegate:

in migliaia di euro	Valuta	Capitale Sociale	% Possesso	
			al 31.12.2019	al 31.12.2018
Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l.	Euro	50	24,00%	24,00%

Il Capitale Sociale della collegata Ravenna Terminal Passeggeri Srl, pari a 165 mila Euro al 31 dicembre 2018 è stato ridotto per perdite a 54 mila Euro dall'Assemblea dei Soci del 16 maggio 2019 che ha ulteriormente deliberato la successiva riduzione volontaria a 50 mila Euro. Tale operazione non ha comportato impatti sul bilancio d'esercizio Adb in quanto il valore della partecipazione è stato integralmente svalutato nei precedenti esercizi.

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 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 dal novellato 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 dalla Società relativi agli investimenti che avranno un Terminal Value alla scadenza della concessione (2044), 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 2044, tale valore rimane acquisito alla categoria delle immobilizzazioni immateriali “diritti di concessione”, ma non entra nel piano ammortamenti per coincidere al 31 dicembre 2044 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 concessione. Conseguentemente si rilevano attività finanziarie non correnti con contropartita la voce Altri ricavi e proventi del conto economico. Successivamente alla prima iscrizione di ciascun Terminal Value, quest’ultimo è valutato al costo ammortizzato in un modello di business “Hold to Collect” e 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 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*.

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%.

La voce “Certificati Energetici”, qualora movimentata, attiene ai Certificati Bianchi relativi all’impianto di Trigenerazione di cui la Società ha ottenuto il riconoscimento da parte del GSE. La valorizzazione avviene al *fair value* rappresentato dalla media dei prezzi di vendita dell’ultima sessione annuale del mercato dei titoli di efficientamento energetico.

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

Attività materiali

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

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

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

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate sono le seguenti:

- Fabbricati e costruzioni leggere: dal 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 spese 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 (ogniquale volta 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 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.

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 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 2019 e del 2018 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.

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.

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.

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 la Società, anche questi sono rilevati nel conto economico in base allo stato di avanzamento dei lavori. In particolare, i ricavi per i servizi di costruzione e/o miglioria, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al *fair value*, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti, costituiti principalmente dai costi per i servizi esterni e dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività.

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

Rimanenze

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

Cassa e disponibilità liquide

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

Benefici per i dipendenti

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

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.

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%
- IRES 27,5% aliquota maggiorata per i periodi d'imposta 2019-2020-2021 (Società Aeroportuali)
- IRAP 4,2% (Società Aeroportuali)
- 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 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.

Costi di quotazione

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

In un'operazione di quotazione, in cui è previsto che l'Emittente emetta nuove azioni e quoti sia le nuove azioni sia le azioni esistenti, alcuni costi vengono sostenuti congiuntamente sia per l'attività di aumento di capitale e di cessione di nuove azioni, sia per l'attività di cessione di azioni esistenti. In questa situazione, i criteri per la loro allocazione alle due attività devono essere identificati secondo criteri ragionevoli che riflettono la sostanza dello IAS 32, riconoscendoli in parte a diminuzione del Patrimonio Netto e in parte a Conto Economico.

I costi di quotazione che hanno natura di costi incrementali direttamente attribuibili all'operazione di aumento di capitale che diversamente sarebbero stati evitati, quali, a titolo di esempio le *fees* di intermediazione, sono stati contabilizzati nell'esercizio 2015 in diminuzione del Patrimonio Netto nella Riserva Sovraprezzo Azioni; la restante parte, quali sempre a titolo di esempio, i costi relativi all'attività di assistenza dei consulenti, specialisti e legali, è stata imputata parte a Conto Economico e parte a Patrimonio Netto secondo il criterio sopra citato.

Rendiconto Finanziario

La Società presenta il proprio rendiconto finanziario utilizzando il metodo indiretto come consentito dallo IAS 7. La Società 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; la Società 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 dalla Società

A partire dal 2019, sono entrati in vigore i seguenti nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni, rivisti dallo IASB:

IFRS 16 – Leasing

L'IFRS 16 è stato pubblicato nel gennaio 2016 e sostituisce lo IAS 17 *Leasing*, l'IFRIC 4 *Determinare se un accordo contiene un leasing*, il SIC-15 *Leasing operativo - Incentivi* e il SIC-27 *La valutazione della sostanza delle operazioni nella forma legale del leasing*.

L'ambito di applicazione del nuovo principio, entrato in vigore il 1° gennaio 2019, è rivolto a tutti i contratti di leasing, salvo alcune eccezioni. Il metodo di contabilizzazione di tutti i leasing ricalca il modello previsto dallo IAS 17, pur escludendo i leasing che hanno ad oggetto beni di scarso valore e contratti di breve termine. Alla data di iscrizione del leasing deve dunque essere iscritta la passività per i canoni da pagare e l'asset su cui l'entità ha un diritto di utilizzo, contabilizzando separatamente gli oneri finanziari e gli ammortamenti relativi all'asset. La passività può essere oggetto di rideterminazione (per esempio, per variazioni nei termini contrattuali o per la variazione di indici a cui è legato il pagamento dei canoni sull'utilizzo) e tale variazione deve essere contabilizzata sull'asset sottostante. Dal punto di vista del locatore, infine, il modello di contabilizzazione risulta sostanzialmente invariato rispetto alle previsioni del precedente IAS 17.

La Società ha contratti attivi di leasing ed agisce quindi in qualità di locatore quando subconcede aree e spazi aeroportuali ai propri clienti e ha contratti passivi di leasing quindi agisce in qualità di locatario principalmente per attrezzature, impianti, macchinari, automezzi e terreni.

Adb ha scelto di applicare il principio retrospettivamente al 1° gennaio 2019 (metodo retrospettivo modificato) e si è avvalso delle facoltà proposte dal principio sui contratti di leasing che, alla data di prima applicazione hanno una durata pari o inferiore a 12 mesi e che non contengono un'opzione di acquisto ("leasing a breve termine") e sui contratti di leasing in cui l'attività sottostante è di modesto valore ("attività a modesto valore"). Dal lato del locatore il nuovo principio non prevede variazioni rispetto alla precedente modalità di contabilizzazione. Dal lato del locatario, per i leasing classificati in precedenza come leasing operativi, la Società ha rilevato la passività del leasing al valore attuale dei restanti pagamenti dovuti, attualizzati utilizzando il tasso di finanziamento marginale del locatario alla data dell'applicazione iniziale, e rilevando l'attività consistente nel diritto di utilizzo per un importo pari a quello della passività. In particolare, l'importo delle attività nette iscritte alla data di prima applicazione ammonta a 2,3 milioni di Euro e l'importo delle passività per leasing a 2,3 milioni di Euro. Pertanto, non si rilevano effetti cumulativi a rettifica del saldo di apertura del patrimonio netto ed i dati del periodo comparativo non sono stati rideterminati.

La differenza tra gli impegni al 31 dicembre 2018 relativi a leasing operativi ed affitti e la passività derivante dall'impatto dell'IFRS 16 è esposta di seguito:

Tabella di riconciliazione passività finanziaria per leasing	in migliaia di Euro
Canoni leasing operativo al 31 Dicembre 2018	2.450
Effetto attualizzazione al 1° Gennaio 2019	80
Canoni attualizzati leasing operativo al 1° Gennaio 2019	2.370
Canoni relativi a leasing a breve termine	(38)
Canoni relativi a leasing di attività a basso valore	(13)
Canoni relativi a leasing precedentemente classificati come leasing finanziario	0
Spese per eventuale estensione della durata non rilevate al 31 dicembre 2018	0
Passività di leasing al 1° Gennaio 2019	2.319

In aggiunta, i dati del 2019 includono i seguenti impatti derivati dall'introduzione del nuovo principio contabile:

- ✓ gli ammortamenti sono aumentati di 533 mila Euro e sono relativi all'ammortamento delle attività per diritto d'uso di terreni, attrezzature e mezzi come dettagliato nella nota 2;
- ✓ i costi di locazione sono diminuiti di 538 mila Euro e sono relativi ai leasing operativi precedenti;
- ✓ gli oneri finanziari sono aumentati di 22 mila Euro in relazione agli interessi passivi su passività di leasing aggiuntive rilevate.

Le uscite di cassa derivanti da attività operative sono diminuite di 535 mila Euro e le uscite di cassa derivanti da attività di finanziamento sono aumentate dello stesso importo; tali importi fanno riferimento ai pagamenti della quota capitale delle passività di leasing rilevate.

Infine, il capitale investito nelle attività di leasing ammonta a 2,4 milioni di Euro di cui 0,04 milioni per oneri di ripristino di un'area adibita a parcheggio come previsto contrattualmente; in contropartita è stato iscritto un fondo oneri futuri ai sensi dello IAS 37.

Per il dettaglio delle attività per il diritto d'uso della Società con le relative movimentazioni avvenute nel periodo si rimanda alla nota 2.

IFRIC 23 - Uncertainty over Income Tax treatments

(applicabile a partire dagli esercizi che chiudono successivamente al 1° gennaio 2019).

L'interpretazione chiarisce l'applicazione dei requisiti di rilevazione e valutazione nello IAS 12 – "Imposte sul reddito" in caso di incertezza sul trattamento delle imposte sul reddito. L'interpretazione riguarda nello specifico: (i) il caso in cui un'entità consideri separatamente i trattamenti fiscali incerti, (ii) le assunzioni che un'entità effettua sull'esame dei trattamenti fiscali da parte delle autorità fiscali, (iii) come un'entità determina il reddito imponibile (o la perdita fiscale), basi imponibili, perdite fiscali non utilizzate, crediti d'imposta non utilizzati e aliquote fiscali e (iv) in che modo un'entità considera i cambiamenti di fatti e circostanze. L'interpretazione non aggiunge nuovi requisiti di informativa, tuttavia evidenzia i requisiti esistenti nello IAS 1 relativi all'informativa sui giudizi, informazioni sulle assunzioni fatte e altre stime e informazioni sulle sopravvenienze fiscali all'interno dello IAS 12 "Imposte sul reddito". L'interpretazione fornisce una scelta tra due modalità di transizione: (i) applicazione retroattiva che utilizza lo IAS 8 – "Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori", solo se l'applicazione è possibile, o (ii) applicazione retroattiva con effetto cumulativo della domanda iniziale rilevata come rettifica al patrimonio netto alla data della domanda iniziale e senza rideterminazione delle informazioni comparative. La data della domanda iniziale è l'inizio del periodo di riferimento annuale in cui un'entità applica per la prima volta questa Interpretazione. Al momento dell'adozione dell'interpretazione, la Società ha esaminato la sussistenza di posizioni fiscali incerte e ha valutato che la stessa non ha determinato impatti sul suo bilancio d'esercizio.

Modifiche all'IFRS 9 - Prepayment Features with Negative Compensation

(applicabile a partire dagli esercizi che chiudono successivamente al 1° Gennaio 2019).

Consentono alle società di misurare particolari attività finanziarie anticipate attraverso la cosiddetta compensazione negativa al costo ammortizzato o al *fair value* da "other comprehensive income", nel caso in cui venga soddisfatta una condizione specifica, invece che al *fair value* di conto economico. Queste modifiche non hanno avuto alcun impatto sul bilancio d'esercizio della Società.

Modifiche allo IAS 28 - Long-term interests in associates and joint ventures

(applicabile a partire dagli esercizi che chiudono successivamente al 1° gennaio 2019).

Chiarisce come le entità debbano utilizzare l'IFRS 9 per rappresentare gli interessi a lungo termine in una società collegata o joint venture, per i quali non è applicato il metodo del patrimonio netto. Queste modifiche non hanno avuto alcun impatto sul bilancio d'esercizio della Società.

Modifiche allo IAS 19 - "Plan Amendment, Curtailment or Settlement"

(applicabile a partire dagli esercizi che chiudono successivamente al 1° gennaio 2019).

Nel febbraio 2018 lo IASB ha emesso le modifiche allo IAS 19 che specifica in che modo le società debbano determinare le spese pensionistiche quando intervengono modifiche ad un determinato piano pensionistico. Lo IAS 19 "Benefici per i dipendenti" specifica in che modo una società contabilizza un piano pensionistico a benefici definiti. Quando viene apportata una modifica a un piano - un aggiustamento, una riduzione o un regolamento - lo IAS 19 richiede a una società di rimisurare l'attività o la passività netta a benefici definiti. Le modifiche impongono a una società di utilizzare le assunzioni aggiornate da questo ricalcolo per determinare il costo del servizio corrente e gli interessi netti per il resto del periodo di riferimento dopo la modifica del piano. Queste modifiche non hanno avuto alcun impatto sul bilancio d'esercizio della Società.

Miglioramenti agli IFRS - Ciclo 2015-2017

(applicabile a partire dagli esercizi che chiudono successivamente al 1° gennaio 2019).

A Dicembre 2017, lo IASB ha inoltre emesso *Annual Improvements to IFRS 2015-2017*, una serie di modifiche agli IFRS in risposta a questioni sollevate principalmente: (I) sull'*IFRS 3 - Aggregazioni Aziendali*, chiarendo come una società debba rimisurare la partecipazione precedentemente detenuta in un'operazione congiunta, una volta ottenuto il controllo del business; (II) sull'*IFRS 11 - Accordi a controllo congiunto*, per cui una società non rivaluta la partecipazione precedentemente detenuta in un'operazione congiunta quando ottiene il controllo congiunto dell'attività, (III) sullo *IAS 12 - Imposte sul reddito*, che chiarisce che l'impatto relativo alle imposte sul reddito derivante dai dividendi (ossia distribuzione degli utili) dovrebbe essere riconosciuto all'interno del conto economico, indipendentemente da come sorge l'imposta; (IV) e sullo *IAS 23 - Oneri finanziari*, che chiarisce che una società tratta come parte di un indebitamento generale qualsiasi indebitamento originariamente realizzato per lo sviluppo di un'attività quando l'asset stesso è pronto per l'uso previsto o per la vendita. Queste modifiche non hanno avuto alcun impatto sul bilancio d'esercizio della 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.

Amendments to References to the Conceptual Framework in IFRS Standards

Lo IASB ha emesso il 29 marzo 2018 una versione rivista del *Conceptual Framework for Financial Reporting* che ha l'obiettivo di aggiornare i riferimenti esistenti in diversi *standard* e interpretazioni che risultano superati. Tale strumento garantisce che i principi contabili siano concettualmente coerenti e che operazioni dello stesso tipo siano trattate nello stesso modo, fornendo le informazioni utili ad investitori e altri. Il *Conceptual Framework* aiuta, inoltre, le imprese ad implementare politiche contabili adeguate quando nessun principio IFRS disciplina la transazione specifica; favorisce, infine, gli *stakeholders* in generale nel comprendere i principi contabili. Il *Conceptual Framework* modificato include: un nuovo capitolo sulla misurazione e sulle regole di segnalazione dei risultati finanziari; definizioni più accurate e regole - in particolare con riferimento alla definizione di passività; chiarimenti su importanti concetti, come amministrazione, prudenza e incertezza nelle valutazioni; chiarimenti sulle definizioni e sui criteri di riconoscimento di attività e passività. Le modifiche entrano in vigore il 1° gennaio 2020.

Modifiche allo IAS 1 e IAS 8: Definition of Material

In data 31 ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato le modifiche allo IAS 1 'Presentazione del Bilancio' e allo IAS 8 'Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori', al fine di allineare la definizione di 'rilevante' negli standard e chiarire alcuni aspetti della definizione. Sulla base delle predette modifiche, un'informazione è rilevante (materiale) se, in conseguenza della sua omissione, ovvero in seguito alla sua errata o non comprensibile presentazione ('obscuring'), ci si potrebbe ragionevolmente aspettare di influenzare le decisioni che i principali utilizzatori del bilancio prenderebbero sulla base delle informazioni finanziarie contenute nel bilancio stesso. Le modifiche entrano in vigore il 1° gennaio 2020 e non ci si attende che avranno un impatto significativo sul bilancio d'esercizio della Società.

Modifiche all'IFRS 9, IAS 39 e IFRS17: Interest Rate Benchmark Reform

In data 26 settembre 2019 lo IASB ha emesso tali emendamenti che prevedono delle agevolazioni temporanee che permettono di utilizzare ancora l'*hedge accounting* durante il periodo di incertezza che precede la riforma relativa alla sostituzione dell'attuale *benchmark* di tasso di interesse, con un tasso di interesse alternativo privo di rischio. Tali modifiche entrano in vigore dal 1° gennaio 2020 ed è consentita l'applicazione anticipata.

Alla data di predisposizione della presente relazione finanziaria, gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora terminato il processo di omologa relativamente ai nuovi principi ed emendamenti applicabili ai bilanci degli esercizi che hanno inizio a partire dal 1° gennaio 2020 di seguito riportati:

Modifiche all'IFRS 3 Business Combinations

In data 22 ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato, nella versione aggiornata del Principio IFRS 3 - Aggregazioni aziendali, la modifica della definizione di attività aziendale al fine di supportare le entità nel determinare se un insieme di attività e beni acquisiti costituisca un'attività aziendale o meno. Le modifiche chiariscono quali siano i requisiti minimi per avere un'attività aziendale, rimuovono la valutazione circa la possibilità degli operatori di mercato di sostituire eventuali elementi mancanti, aggiungono guida per supportare le entità nel valutare se un processo acquisito sia sostanziale, restringono le definizioni di attività aziendale e di output, e introducono un test opzionale sulla concentrazione del valore equo. Poiché le modifiche si applicano prospetticamente alle transazioni o altri eventi che si manifestano alla data di prima applicazione o successivamente, la Società applica alle aggregazioni aziendali le modifiche all'IFRS 3 a partire dalla data di entrata in vigore (1° gennaio 2020) o successivamente.

Modifiche allo IAS 1 - Presentazione del bilancio: classificazione di passività come correnti o non correnti

Il 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento allo IAS 1 la quale 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 che la classificazione non è influenzato 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.

Le modifiche ai principi contabili sono efficaci a partire dagli esercizi che hanno inizio il, o dopo il, 1° gennaio 2022.

E' escluso dall'elenco l'IFRS 17 – Insurance contracts in quanto tale principio contabile non è attinente all'attività svolta dalla 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. Tali cambiamenti, qualora avvengano, sono riflessi nelle assunzioni.

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

ATTIVITÀ

1. Attività Immateriali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Diritti di concessione	171.238	161.148	10.090
Software, licenze e diritti simili	1.733	1.611	122
Altre attività immateriali	60	65	(5)
Altre attività immateriali in corso	463	373	90
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	173.494	163.197	10.297

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività immateriali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 con relativo confronto con l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 per singola categoria di attività immateriale.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2018			Movimentazione del periodo				al 31.12.2019		
	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	194.979	(33.831)	161.148	13.678	(6.012)	2.424	0	211.081	(39.843)	171.238
Software, licenze e diritti simili	11.679	(10.068)	1.611	1.678	(1.556)	0	0	13.357	(11.624)	1.733
Altre attività immateriali	100	(35)	65	0	(5)	0	0	100	(40)	60
Certificati Energetici	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre attività immateriali in corso	373	0	373	90	0	0	0	463	0	463
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	207.131	(43.934)	163.197	15.446	(7.573)	2.424	0	225.001	(51.507)	173.494

Nel corso del 2019, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 16,1 milioni di Euro, di cui 13,7 milioni (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso dell'esercizio), dovuti a realizzazioni e avanzamenti dell'esercizio e 2,4 milioni dovuti alla riclassifica dalle attività materiali ai diritti di concessione dell'investimento nel People Mover già sostenuto al 31 dicembre 2018.

I principali investimenti dell'esercizio sono principalmente dovuti a:

- lavori di realizzazione della nuova piazzola de-icing e del relativo edificio di servizio;
- lavori di realizzazione della passerella pedonale di collegamento tra la stazione del People Mover ed il terminal passeggeri (oltre 0,7 milioni di riclassifica dei relativi valori in corso al 31 dicembre 2018 dalla categoria delle attività materiali);
- lavori di riqualifica e ristrutturazione dell'area ex Autogrill nel terminal passeggeri, per la realizzazione della nuova palestra a servizio di tutta la comunità aeroportuale;
- installazione di nuove telecamere e TVCC lato pista;
- lavori in corso di realizzazione di un impianto di ventilazione del parcheggio P2 per l'ottenimento di una maggiore disponibilità di posti auto;
- lavori di realizzazione di un nuovo edificio cargo con relative pertinenze per courier;
- lavori di riqualifica dei locali interrati al Terminal Passeggeri per la realizzazione di spazi aggiuntivi per i subconcessionari e di spogliatoi per il personale in servizio;
- sistema di lettura targhe a servizio dei parcheggi per ridurre l'abusivismo e, al tempo stesso, ottimizzare gli spazi di sosta;
- altre attività propedeutiche all'ampliamento del terminal passeggeri.

I diritti di concessione accolgono anche 2,7 milioni di Euro, del contributo concesso a Marconi Express Spa per la realizzazione della stazione "Aeroporto" del People Mover, di cui 0,9 milioni corrisposti nel 2019.

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

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento di 1,7 milioni di Euro. Tale incremento riguarda principalmente:

- l'aggiornamento, ammodernamento ed implementazione del Sistema GSTAR e l'attivazione di altri moduli (PRM e De Icing)
- l'implementazione del processo in ambito SAP relativo alla transazione al nuovo principio contabile internazionale IFRS16;
- l'implementazione e sviluppo di nuove funzionalità e nuovi report operativi sul sistema Oracle Business Intelligence;
- l'implementazione del sistema di tele allertamento "Heelp" riguardante l'allertamento automatico dei soggetti coinvolti nella gestione del Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA);
- l'acquisto di licenze software per i vari sistemi operativi e di alcuni applicativi gestionali.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per sviluppi software non conclusi al 31 dicembre 2019.

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

Relativamente all'esercizio 2019 sono stati compiuti i test di *impairment* al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione.

Il test avviene, in conformità al principio IAS 36, 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 S.p.A..

Ai fini dell'esecuzione dell'analisi sopra citata sono stati utilizzati i flussi di cassa desumibili dalle previsioni economico-finanziarie 2020-2044 formulate dal Consiglio di Amministrazione del 24 febbraio 2020. Quest'ultimo ha inoltre approvato la metodologia relativa al test di *impairment*.

Tali 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 5,96%.

Tale metodo si basa sul presupposto che il valore del capitale economico di un'azienda ad una certa data (nel presente caso alla data del 31.12.2019) 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 (periodo di proiezione esplicita; nel presente caso esso coincide con la fine della concessione aeroportuale prevista per il 2044);
valore delle attività accessorie non strategiche o strumentali alla data di riferimento.

Il test effettuato non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione per l'esercizio 2019.

È stata inoltre effettuata una simulazione di *impairment test* considerando nella determinazione del *WACC* una durata dei tassi di interesse (*free risk rate* e *swap rate*) di 30 anni, durata che approssima la durata residua della concessione aeroportuale. Anche in tale ipotesi il test non ha evidenziato perdite durevoli di valore.

Per maggiori dettagli si rimanda a quanto analiticamente commentato nella nota 1 del Bilancio d'esercizio. Infine, alla luce della situazione di crisi sanitaria ed economica COVID-19 il Gruppo ha valutato la necessità di effettuare un'ulteriore *sensitivity* per poter valutare l'effetto di una eventuale riduzione dell'EBITDA nel prossimo triennio di quasi il 40%; dall'analisi è emerso che anche in tale ipotesi non si evidenzerebbero indicatori di *impairment*.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e miglie	3.877	4.124	(247)
Macchinari, attrezzature e impianti	2.936	2.867	69
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	2.097	2.140	(43)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	1.037	2.979	(1.942)
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	17.442	19.605	(2.163)
Terreni in leasing	1.732	0	1.732
Fabbricati e costruzioni leggere e miglie in leasing	2	0	2
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	7	0	7
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	218	0	218
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	1.959	0	1.959
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	19.401	19.605	(204)

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività materiali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 con relativo confronto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 per singola categoria di attività materiale.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2018			Movimentazione del periodo				al 31.12.2019		
	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	8.411	(4.287)	4.124	151	(398)	0	0	8.562	(4.685)	3.877
Macchinari, attrezzature e impianti	13.574	(10.707)	2.867	1.125	(1.040)	(91)	75	14.608	(11.672)	2.936
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	9.115	(6.975)	2.140	623	(666)	(60)	60	9.678	(7.581)	2.097
Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	2.979	0	2.979	515	0	(2.457)	0	1.037	0	1.037
Investimenti Immobiliari	4.732	0	4.732	0	0	0	0	4.732	0	4.732
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	41.574	(21.969)	19.605	2.414	(2.104)	(2.608)	135	41.380	(23.938)	17.442
Terreni in leasing	0	0	0	2.136	(404)	0	0	2.136	(404)	1.732
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in Leasing	0	0	0	13	(11)	0	0	13	(11)	2
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	0	0	0	18	(11)	0	0	18	(11)	7
Mobili, macch.per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	0	0	0	325	(107)	(12)	12	313	(95)	218
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	0	0	0	2.492	(533)	(12)	12	2.480	(521)	1.959
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	41.574	(21.969)	19.605	4.906	(2.637)	(2.620)	147	43.860	(24.459)	19.401

Nel 2019 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 4,9 milioni di Euro, di cui 2,4 milioni riguardano principalmente l'acquisto e installazione di:

- un mezzo adibito al servizio di sgombero neve;
- tre nuove unità di controllo passaporti automatiche (ABC Gate);
- rilevatori di esplosivi, apparati e dispositivi per controlli di sicurezza.

I rimanenti 2,5 milioni di Euro si riferiscono all'iscrizione del diritto d'uso dei beni in leasing a seguito dell'applicazione dal 1° gennaio 2019 del nuovo principio contabile IFRS16, la cui movimentazione è dettagliata in tabella. In relazione ai terreni in leasing, il valore di questi ultimi è stato incrementato della stima degli oneri di ripristino di un'area adibita a parcheggio come previsto contrattualmente, per 0,04 milioni di Euro; in contropartita è stato iscritto un fondo oneri futuri alla nota 16.

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 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018; la voce non ha subito movimentazione nell'esercizio.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 31.12.2019
Partecipazioni in società controllate	3.147	0	0	0	3.147
Partecipazioni in società collegate	0	0	0	0	0
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:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 31.12.2019	al 31.12.2018	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

La seguente tabella mostra il dettaglio delle partecipazioni in società collegate:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Ravenna Terminal Passeggeri Srl	24%	0	0	0

Il Capitale Sociale della collegata Ravenna Terminal Passeggeri Srl, pari a 165 mila Euro al 31 dicembre 2018 è stato ridotto per perdite a 54 mila Euro dall'Assemblea dei Soci del 16 maggio 2019 che ha ulteriormente deliberato la successiva riduzione volontaria a 50 mila Euro. Tale operazione non ha comportato impatti sul bilancio Adb in quanto il valore della partecipazione è stato integralmente svalutato nei precedenti esercizi.

Infine la seguente tabella mostra il dettaglio delle partecipazioni in altre società nei due esercizi a confronto:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 31.12.2019	al 31.12.2018	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 2019, con indicazione della quota posseduta e del relativo valore di carico.

<i>in migliaia di euro</i>	Sede	Valuta	Quota % Partecipazione	Capitale Sociale 31.12.2019	Utile (perdita) d'esercizio 2019	Patrimonio Netto 31.12.2019	Quota Patrimonio Netto 31.12.2019	Valore di Carico	Differenza
Fast Freight Marconi Spa	Bologna	Euro	100%	520	562	5.256	5.256	597	4.659
Tag Bologna Srl	Bologna	Euro	100%	316	111	984	984	2.550	(1.566)
TOTALE PARTECIPAZIONI IN SOCIETA' CONTROLLATE								3.147	

<i>in migliaia di euro</i>	Sede	Valuta	Quota % Partecipazione	Capitale Sociale 31.12.2019	Utile (perdita) d'esercizio 2019	Patrimonio Netto 31.12.2019	Quota Patrimonio Netto 31.12.2019	Valore di Carico	Differenza
Ravenna Terminal Passeggeri Srl	Ravenna	Euro	24%	50	(111)	(57)	(14)	0	(14)

<i>in migliaia di euro</i>	Sede	Valuta	Quota % Partecipazione	Capitale Sociale 31.12.2019	Utile (perdita) d'esercizio 2019	Patrimonio Netto 31.12.2019	Quota Patrimonio Netto 31.12.2019	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	2	670	0	0	0
Bologna Welcome Srl	Bologna	Euro	10%	310	68	521	52	40	12
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI								42	

I dati relativi al patrimonio netto e all'utile di esercizio di Bologna Welcome S.r.l. sono relativi all'esercizio 2018 (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 2019.

Il differenziale negativo relativo alla controllata TAG Bologna S.r.l. non è considerato una perdita durevole di valore.

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 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi /Riclassifiche	Svalutazioni	al 31.12.2019
Credito da Terminal Value	0	364	0	0	364
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Conti correnti vincolati/ Buoni di risparmio	5.000	0	(5.000)	0	0
Altre attività finanziarie non correnti	262	7	0	0	269
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	16.135	371	(5.000)	0	11.506

Al 31 dicembre 2019 la voce "Altre attività finanziarie non correnti" è formata da:

- 0,4 milioni di Euro di credito da Terminal Value per la quota parte dei corrispettivi per i servizi di costruzione/miglioramento resi dalla Società relativi agli investimenti nonché un'integrazione del corrispettivo per *performance obligation*, ai sensi dell'IFRS 15, sugli interventi effettuati sul fondo di rinnovo relativi al contratto di concessione. Tale credito per il Terminal Value corrisponde al valore attuale del credito derivante dall'applicazione della normativa sul Terminal Value di cui al novellato art.703 cod. nav. (art.15 quinquies, comma 1, DL 16/10/2017 n.148 convertito con modificazioni dalla L.172/2017) che ha stabilito che, per gli investimenti in diritti di concessione, il gestore aeroportuale riceverà dal subentrante, alla scadenza della concessione, un importo, pari al valore residuo a tale data dell'investimento stesso così come degli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, entrambi calcolati secondo le regole della contabilità regolatoria;
- 10,9 milioni di Euro di strumento finanziario partecipativo in Marconi Express Spa, società concessionaria della realizzazione e gestione dell'infrastruttura di collegamento rapido su rotaia tra Aeroporto e Stazione Centrale di Bologna denominato People Mover. Tale strumento finanziario, sottoscritto in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro, è iscritto al 31 dicembre 2019 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, AdB ha valutato di avvalersi dell'esenzione consentita per gli strumenti finanziari rappresentativi di capitale per i quali il *fair value* non può essere attendibilmente misurato. Conseguentemente, le valutazioni successive di tale SFP avvengono al costo e le eventuali riduzioni di valore, quantificate confrontando il valore contabile con il valore attuale dei flussi finanziari attesi attualizzati al tasso di mercato per strumenti simili, sono imputate a Conto Economico e non possono essere oggetto di ripristini di valore;

- la voce “Conti bancari vincolati/Buoni di risparmio”, azzerata al 31 dicembre 2019, si è movimentata nell’esercizio per investimenti temporanei di liquidità effettuati allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali. Ai sensi dell’IFRS 9 tali investimenti sono classificati nella categoria degli “*Held to collect – HTC*” e la scadenza contrattualmente definita, il tasso di rendimento definito e calcolato sul nozionale consentono il superamento del test SPPI. Al 31 dicembre 2018 la voce era costituita da 5 milioni di Euro di Buoni di Risparmio acquistati a dicembre 2018 e con scadenza dicembre 2020. L’estinzione anticipata è stata motivata dalle scadenze di pagamento tra le quali la distribuzione dei dividendi a valere sul risultato 2018 per 16,2 milioni di Euro, così come deliberato dall’Assemblea dei Soci del 29 aprile 2019. La dismissione anticipata non riflette un cambiamento nel modello di business sottostante l’acquisto di questo strumento finanziario ma ha rappresentato una opportunità in ottica di massimizzazione dei proventi finanziari;
- 0,27 milioni di Euro di un prodotto di capitalizzazione di durata 5 anni e scadenza a maggio 2021 che la Società ha classificato, ai sensi del nuovo principio IFRS 9 nella categoria degli “*Held to collect – HTC*”, in quanto risponde all’esigenza della Società di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali. Nel caso di specie la scadenza è definita contrattualmente ma il rendimento è legato all’andamento di una gestione patrimoniale e quindi questo strumento finanziario viene 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 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	Rettifiche per adeguamento IRES	al 31.12.2019
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	5.822	1.204	(1.212)	149	5.963

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 “Costi di quotazione” include i costi legati all’operazione di quotazione del titolo azionario sul Segmento Star del Mercato Telematico Azionario di Borsa Italiana avvenuta il 14 luglio 2015, imputati in parte a Conto Economico ed in parte a deconto delle riserve di Patrimonio Netto e deducibili in 5 esercizi a partire dall’esercizio 2015.

Inoltre è stato riportato, in apposita colonna, la rettifica del credito derivante dall’istituzione per il triennio 2019-2020-2021 dell’addizionale IRES del 3,5% a carico delle società che svolgono attività in regime di concessione, considerato l’esercizio in cui tali attività si realizzeranno.

Aliquota Ires 24,%	Imponibile				Imposta				
<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Incrementi	Utilizzi	Rettifiche per adeguame nto Ires	al 31.12.2019
Altri costi a deducibilità IRES differita	7.535	1.370	(2.547)	6.358	1.808	347	(611)	123	1.667
F.do svalutazione crediti	859	854	0	1.713	206	205	0	0	411
Accantonamenti IRES a fiscalità differita	1.528	105	(516)	1.117	367	25	(124)	0	268
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	10.395	1.498	(567)	11.326	2.495	412	(136)	24	2.795
Ammort.Diritti di concessione Accordo ENAC - ENAV	221	0	(14)	207	53	0	(4)	1	50
Costi di quotazione	924	0	(924)	0	222	0	(222)	0	0
Attualizzazione Fondo TFR+ altri costi personale a Lungo Termine	336	279	(44)	571	52	69	(11)	1	111
Totale Ires	21.798	4.106	(4.612)	21.292	5.203	1.058	(1.108)	149	5.302

Altro	Imponibile				Imposta				
<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Incrementi	Utilizzi	Rettifiche per adeguame nto Ires	al 31.12.2019
Altro					88	0	(18)		70
Totale					88	0	(18)	0	70

Aliquota Irap 4,2%	Imponibile				Imposta			
<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2019
Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	421	0	(1)	420	18	0	0	18
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	11.957	3.394	(2.007)	13.344	502	142	(84)	560
Ammort.Diritti di concessione Accordo ENAC - ENAV	149	0	(14)	135	6	0	0	6
Attualizzazione altri costi personale a Lungo Termine	118	87	(37)	168	5	4	(2)	7
Totale Irap	12.645	3.481	(2.059)	14.067	531	146	(86)	591
Totale					5.822	1.204	(1.212)	5.963

Nella tabella seguente, invece, vengono riportati i crediti d'imposta, in capo ad AdB, per la fruizione dei benefici fiscali in relazione a: interventi di riqualifica energetica; investimenti in beni strumentali nuovi ai sensi dell'art. 18 del decreto-legge n.91/2014; investimenti in attività di ricerca e sviluppo di cui all'art. 1, comma 35, della legge n.190/2014.

In relazione alla fruizione del credito di imposta in attività e di ricerca e sviluppo, la Società nel corso dell'esercizio 2019 non ha sviluppato progetti agevolabili di cui alla norma in argomento focalizzandosi su progetti finalizzati ad aumentare le performance dell'infrastruttura informatica, su progetti del nuovo Piano Innovazione volti a promuovere e agevolare il processo di trasformazione digitale e verso attività di consolidamento di quanto già avviato. L'obiettivo, tenuto conto anche del Piano complessivo degli investimenti, è di proseguire le attività di ricerca nel corso degli esercizi 2020-2021, anche in considerazione delle modifiche normative che ridisegnano la disciplina dei crediti d'imposta per attività di ricerca e sviluppo, innovazione tecnologica e altra attività innovative delle imprese per il periodo d'imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2019.

<i>Altri</i>	<i>Credito d'Imposta</i>			
	<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2018</i>	<i>Incrementi</i>	<i>Utilizzi</i>
Altri Crediti	88	0	(18)	70
Totale "Altri Crediti"	88	0	(18)	70

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2019</i>	<i>al 31.12.2018</i>	<i>Variazione</i>
Depositi cauzionali	47	47	0
Ratei e risconti	184	59	125
Crediti tributari	722	1.317	(595)
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	953	1.423	(470)

La voce principale relativa ai crediti tributari non correnti riguarda il credito iscritto a seguito dell'istanza di rimborso Ires per la mancata deduzione dell'Irap sul costo del personale (D.L. 201/2011 e Provvedimento dell'Agenzia delle Entrate n. 2012/140973 del 2012) per la quota riferita alle annualità 2009-2011 per 0,6 milioni di Euro. L'importo è comprensivo delle quote di competenza delle controllate Tag Bologna e Fast Freight nell'ambito del consolidato fiscale di Gruppo la cui riscossione avverrà direttamente in capo alla Capogruppo in virtù dell'accordo di consolidato fiscale vigente nell'anno di iscrizione in bilancio di tale posta. Nel mese di dicembre 2019 la società controllante ha ricevuto il rimborso con riferimento alle annualità 2007-2008, al quale corrisponde la variazione in diminuzione del periodo.

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo	519	527	(8)
Rimanenze di Prodotti Finiti	66	0	66
RIMANENZE DI MAGAZZINO	585	527	58

Le rimanenze di materie sussidiarie e di consumo non presentano particolari variazioni e 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. Le rimanenze di prodotti finiti si riferiscono al liquido antigelo per lo sbrinamento degli aeromobili che dalla stagione winter 2019 viene acquistato direttamente dalla Società mentre precedentemente era oggetto del contratto con l'handler che presta il servizio de-icing sull'aeroporto di Bologna.

8. Crediti commerciali

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Crediti commerciali	16.492	14.670	1.822
Fondo svalutazione	(1.785)	(911)	(874)
CREDITI COMMERCIALI	14.707	13.759	948

Al 31 dicembre 2019 i crediti commerciali per 14,7 milioni di Euro sono esposti al netto del Fondo Svalutazione Crediti di 1,8 milioni di Euro, la cui quota più rilevante è costituita da svalutazioni operate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso la cui probabilità di recupero è stimata anche mediante il supporto dei legali incaricati di seguire il contenzioso e tenendo conto delle garanzie fidejussorie ricevute dai clienti. Sulla massa creditoria residuale, suddivisa in categorie di clienti e per classi di scaduto, è applicato il metodo parametrico semplificato consentito dall'IFRS9 alle società con un portafoglio clienti diversificato e parcellizzato (*Provision Matrix*).

L'aumento dei crediti commerciali lordi è riconducibile prevalentemente all'aumento del fatturato perché sul fronte dei giorni medi di incasso si è registrata una diminuzione (da 41 a 40 giorni). L'incremento del fondo svalutazione crediti è, invece, collegato prevalentemente al settore aviation e alla svalutazione di alcuni crediti in sofferenza in particolare verso vettori dell'area balcanica. Tra questi, in particolare Ernest cui Enac ha sospeso la licenza dal 13 gennaio 2020.

Per quanto sopra la movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti nel corso dell'esercizio in esame e di quello precedente è stata la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2019
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(911)	(909)	0	35	(1.785)

Gli accantonamenti dell'esercizio ammontano a complessivi 909 mila Euro di cui 897 mila portati a diretta riduzione dei ricavi in quanto trattasi di importi maturati nell'esercizio che si ritiene non incassabili.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2017	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2018
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(873)	(75)	12	25	(911)

Le tabelle che seguono mostrano una analisi per anzianità dei crediti commerciali della Società in essere al 31 dicembre 2019 e 31 dicembre 2018:

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2019
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	9.388	7.039	16.427
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	65	0	65
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	9.453	7.039	16.492

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	9.388	1.253	3.106	161	2.519	16.427

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2018
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	8.273	6.367	14.640
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	30	0	30
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	8.303	6.367	14.670

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	8.273	3.745	793	385	1.444	14.640

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Credito IVA	24	0	24
Altri crediti tributari	5	3	2
Crediti per consolidato fiscale	19	0	19
Crediti verso il personale	82	88	(6)
Altri crediti	4.767	4.267	500
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	4.897	4.358	539

La composizione della voce "altri crediti" è la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Ratei e Risconti attivi	315	281	34
Anticipi a fornitori	49	98	(49)
Crediti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	16	53	(37)
Crediti per addizionale comunale	4.801	4.539	262
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(763)	(1.088)	325
Altri crediti correnti	349	384	(35)
TOTALE ALTRI CREDITI	4.767	4.267	500

La posta indicata come “fondo svalutazione altri crediti correnti” accoglie il fondo svalutazione crediti per addizionale comunale ottenuto per riclassifica nell’attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell’addizionale comunale addebitata ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale o che contestano l’addebito. Questa posta:

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2019
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(1.088)	(24)	349	0	(763)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(1.088)	(24)	349	0	(763)

10. Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Conti vincolati	0	11.000	(11.000)
Altri crediti finanziari	1	37	36
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	1	11.037	(11.036)

Le altre attività finanziarie correnti si sono movimentate come evidenziato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Acquisizioni	Altri incrementi /riclassifiche	Decrementi/ Cessioni	al 31.12.2019
Conti vincolati	11.000	0	0	(11.000)	0
Altri crediti finanziari	37	0	0	(36)	1
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	11.037	0	0	(11.036)	1

Al 31 dicembre 2019 la voce conti bancari vincolati rappresenta impieghi temporanei di liquidità in:

- certificati di deposito per 3 milioni di Euro sottoscritti nel dicembre 2018;
- *time deposit* per 8 milioni di Euro acquistati nel dicembre 2017

entrambi scaduti e regolarmente incassati a giugno 2019.

Anche questa categoria di investimenti finanziari risponde all’esigenza della Società di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali. Ai sensi dell’IFRS 9 sono classificati nella categoria degli “Held to collect – HTC”. La scadenza contrattualmente definita, il tasso di rendimento definito e calcolato sul nozionale consentono il superamento del test SPPI e quindi la valutazione al costo ammortizzato.

11. Cassa e altre disponibilità liquide

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della cassa e altre disponibilità liquide al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Depositi bancari e postali	24.587	12.803	11.784
Denaro e valori in cassa	22	22	0
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	24.609	12.825	11.784

La voce “depositi bancari e postali” è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari disponibili.

Posizione Finanziaria Netta

La seguente tabella riporta la composizione della posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018, in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81:

	<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018
A	Cassa	22	22
B	Altre disponibilità liquide	24.587	12.803
C	Titoli detenuti per la negoziazione	0	0
D	Liquidità (A)+(B)+(C)	24.609	12.825
E	Crediti finanziari correnti	1	11.037
F	Debiti bancari correnti	(27)	(40)
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(2.544)	(3.920)
H	Altri debiti finanziari correnti	(3.065)	(2.050)
I	Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	(5.636)	(6.010)
J	Posizione finanziaria corrente netta (I)-(E)-(D)	18.974	17.852
K	Debiti bancari non correnti	(8.903)	(11.436)
L	Obbligazioni emesse	0	0
M	Altri debiti non correnti	(1.434)	0
N	Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)	(10.337)	(11.436)
O	Posizione finanziaria netta (J)+ (N)	8.637	6.416

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

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

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

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

Per un’analisi di dettaglio in relazione all’evoluzione della posizione finanziaria netta, si rimanda a quanto analiticamente esposto dagli amministratori nella relazione sulla gestione.

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	63.545	62.821	724
Risultato dell'esercizio	20.068	17.101	2.967
PATRIMONIO NETTO	173.927	170.236	3.691

a. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2018 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:

<i>in unità di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018
Utile/(Perdita) di periodo (*)	19.911.256	17.190.255
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	0,55	0,48
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,55	0,48

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo

Si precisa che per AdB l'utile per azione base e l'utile per azione diluito al 31 dicembre 2019 così come al 31 dicembre 2018 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

b. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	7.031	6.176	855
Riserva straordinaria	32.970	32.945	25
Riserve FTA	(3.206)	(3.206)	0
Utili/perdite portati a nuovo	1.992	1.992	0
Riserva OCI	(925)	(769)	(156)
TOTALE RISERVE	63.545	62.821	724

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è stata costituita quanto a:

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

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

La riserva legale e la riserva straordinaria risultano incrementate per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio precedente al netto della distribuzione dei dividendi deliberata dall'Assemblea dei Soci del 29 aprile 2019 per 16,2 milioni di Euro corrispondente ad un dividendo lordo di euro 0,449 per ognuna delle 36.125.665 azioni ordinarie in circolazione alla data di stacco cedola. La riserva straordinaria è interamente costituita da utili di esercizi precedenti.

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 2019 e relativo confronto:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.218)	(1.011)	(207)
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	293	242	51
RISERVA OCI	(925)	(769)	(156)

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 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
TFR	3.718	3.752	(34)
Altri fondi relativi al personale	169	118	51
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.887	3.870	17

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.12.2019
TFR	3.752	0	44	(270)	192	3.718
Altri fondi relativi al personale	118	96	1	(61)	15	169
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.870	96	45	(331)	207	3.887

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: 0,77% per la valutazione al 31.12.2019 e 1,57% per la valutazione al 31.12.2018;

- b) tasso di inflazione: 1,20% per la valutazione al 31.12.2019 e 1,50% per la valutazione al 31.12.2018;
- 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.

in migliaia di euro	Parametro valutativo					
	+1% sul tasso di turnover	-1% sul tasso di turnover	+ 0,25% sul tasso annuo di inflazione	- 0,25% sul tasso annuo di inflazione	+ 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione	- 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione
TFR	3.688	3.751	3.774	3.663	3.630	3.809

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	500
2	199
3	94
4	94
5	269

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 31 dicembre 2019 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 2019 del piano di incentivazione a lungo termine (III° ciclo 2017-2019 - IV° ciclo 2018-2020 e V° ciclo 2019-2021) e del patto di non concorrenza 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: 0,77% per la valutazione al 31.12.2019 (1,57% per la valutazione al 31.12.2018) della passività per il patto di non concorrenza pari al rendimento avente durata comparabile alla durata del collettivo dei lavoratori del settore e -0,11% per la valutazione al 31.12.2019 (0,12% per la valutazione al 31.12.2018) delle passività per l'incentivazione a lungo termine, rendimento in linea con la durata triennale 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 50-80% 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%:

<i>in migliaia di euro</i>	Costo del servizio
Altri fondi relativi al personale	43

14. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.12.2019
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.027	42	0	2.069

<i>Aliquota Ires 24%</i> <i>in migliaia di euro</i>	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2018	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2019
Ammortamento Diritti di concessione	7.259	174	0	7.433	1.742	42	0	1.784
Totale Ires	7.259	174	0	7.433	1.742	42	0	1.784

<i>Aliquota Irap 4,2%</i> <i>in migliaia di euro</i>	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2018	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2019
Ammortamento Diritti di concessione	6.786	0	0	6.786	285	0	0	285
Totale Irap	6.786	0	0	6.786	285	0	0	285
Totale					2.027	42	0	2.069

Le imposte differite sono state iscritte in sede di transizione agli IFRS a seguito dell'applicazione dell'IFRIC 12 "accordi per servizi in concessione", come dettagliato nella nota relativa alla Transizione ai Principi Contabili Internazionali IFRS del Bilancio 2014.

L'incremento dell'imponibile fiscale dell'esercizio, esclusivamente ai fini IRES, che determina l'iscrizione del debito per imposte differite passive, è da attribuire al margine dei servizi di costruzione (*mark up*) rilevato in contabilità sugli investimenti in corso relativi di Diritti di concessione senza rilevanza fiscale.

15. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente)

Il fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali accoglie lo stanziamento destinato alla copertura delle spese di manutenzione conservativa e di ripristino delle infrastrutture aeroportuali insistenti sulle aree ottenute in concessione sino al 2044 che la Società è tenuta a restituire in perfetto stato di funzionamento.

La seguente tabella presenta la movimentazione del fondo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.12.2019
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI NON CORRENTE	10.241	3.394	(289)	(3.977)	9.369

Gli incrementi dell'esercizio ammontano a complessivi 3,4 milioni di Euro, di cui 2,8 milioni di Euro classificati nella voce accantonamenti del conto economico ed i residui 0,6 milioni di Euro tra gli oneri finanziari da attualizzazione.

Gli utilizzi del fondo rinnovo infrastrutture sono esposti anche alla nota 20 (parte corrente) alla quale si rimanda.

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.

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 2019:

<i>in migliaia di euro</i>	Saldo esercizio interessi	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Fondo di rinnovo infrastrutture	580	646	566

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)

La seguente tabella presenta la movimentazione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 dei fondi per rischi ed oneri:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 31.12.2019
Fondo rischi per contenziosi in corso	869	104	(1)	972
Altri fondi rischi e oneri	152	124	0	276
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	1.021	228	(1)	1.248

Nell'esercizio non ci sono stati utilizzi significativi, mentre l'incremento più rilevante attiene la passività, stimata in 80 mila Euro, legata alla definizione della categoria catastale di alcuni immobili a seguito dell'atto di notifica d'invito del Comune di Bologna ad una diversa classificazione catastale - rispetto a quanto convenuto con l'Amministrazione sin dal 2007 - come ricevuto il 10 febbraio 2020, con conseguente impatto sull'imposta IMU degli ultimi esercizi.

L'incremento dell'esercizio riguarda, inoltre, la costituzione di un fondo oneri futuri di 43 mila Euro a fronte della stima dei costi di ripristino di un terreno al termine del contratto di leasing.

Passività potenziali

Con riferimento all'atto di notifica d'invito ad una diversa classificazione catastale del Comune di Bologna di cui sopra, gli amministratori, tenuto conto degli argomenti di fatto e di diritto eccepibili condivisi con i propri consulenti fiscali, hanno ritenuto di qualificare la passività potenziale come possibile per un ulteriore ammontare stimato in Euro 202 mila e quindi di includere opportuna informativa in Nota.

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

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

In relazione, infine, alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia la Società ha valutato la passività potenziale legata al rischio di revocatoria sui crediti incassati nei sei mesi antecedenti la procedura, per un importo pari a 1,49 milioni di Euro al netto dell’addizionale comunale. Alla data di redazione del presente documento, tenuto conto delle informazioni note e degli elementi di difesa eccipienti nell’eventualità in cui tale richiesta venisse avanzata, gli Amministratori hanno ritenuto di darne opportuna informativa in Nota senza procedere ad alcun accantonamento e nel contempo di proseguire l’attento monitoraggio della situazione del vettore.

17. Passività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Mutui - parte non corrente	8.903	11.436	(2.533)
Passività finanziarie non correnti per leasing	1.434	0	1.434
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	10.337	11.436	(1.099)

Al 31 dicembre 2019 le passività finanziarie non correnti sono costituite dalle quote a medio - lungo termine dei finanziamenti sottoscritti dalla Società, per 8,9 milioni di Euro e dalle “passività finanziarie non correnti per leasing” per 1,4 milioni di Euro relative ai canoni contrattualmente dovuti e con scadenza oltre l’esercizio successivo, per il diritto d’uso di beni di terzi iscritti nell’attivo immobilizzato dal 1° gennaio 2019 in applicazione dell’IFRS 16.

Relativamente alla prima voce, al 31 dicembre 2019 trattasi di un unico mutuo decennale con scadenza 2024 in quanto è giunto a scadenza a giugno 2019 ed è stato completamente rimborsato, il mutuo erogato da Banca OPI S.p.A (ora Intesa Sanpaolo S.p.A.) finalizzato alla realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali.

Il mutuo in essere al 31 dicembre 2019, per 11,4 milioni di Euro (13,98 milioni di Euro al 31 dicembre 2018), erogato da Banca Intesa e finalizzato alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali, è classificato per 8,9 milioni di Euro (11,44 milioni di Euro al 31 dicembre 2018) tra i Mutui – parte non corrente e per 2,5 milioni di Euro (medesimo importo al 31 dicembre 2018), pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i Mutui – parte corrente. Relativamente a tale mutuo, nel 2014 la Capogruppo ha pagato 0,3 milioni di Euro di commissione di organizzazione/strutturazione, iscritti nelle Altre attività correnti al 31 dicembre 2014 e una volta incassato il finanziamento e, quindi, dall’esercizio 2015 trattati in coerenza allo IFRS 9. Il decremento intervenuto nel periodo è dovuto principalmente al rimborso delle rate in scadenza per complessivi 3,9 milioni di Euro.

Infine, Adb si obbliga a rispettare i seguenti impegni economico-finanziari calcolati annualmente sul proprio bilancio d’esercizio:

- PFN/EBITDA (inferiore a 1,7 per il 2019 - rispettato).
- PFN/PN (inferiore a 0,3 per il 2019 - rispettato).

Si riportano di seguito le condizioni contrattuali del mutuo in essere al 31 dicembre 2019:

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

Si precisa che tale mutuo 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 2019 la Società non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori.

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

<i>in migliaia di euro</i>	01/01/2019	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/Riclassifiche	31/12/2019
Finanziamenti - quota corrente	3.920	(6.935)	3.000	2.559	2.544
Passività per leasing - quota corrente	1.013	(535)	0	22	500
Finanziamenti - quota non corrente	11.436	0	0	(2.533)	8.903
Passività per leasing - quota non corrente	1.275	0	79	80	1.434
Totale	17.644	(7.470)	3.079	128	13.381

18. Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	18.051	18.471	(420)

I debiti commerciali sono principalmente vantati nei confronti di fornitori nazionali e presentano una leggera flessione rispetto al 31 dicembre 2018.

Nella tabella seguente si evidenzia la suddivisione dei debiti commerciali al 31 dicembre 2019 ed al 31 dicembre 2018 per fasce di scaduto:

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2019
Fatture/note di credito ricevute	4.558	4.364	8.922
Fatture/note di credito da ricevere	9.129	0	9.129
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	13.687	4.364	18.051

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	4.558	4.111	149	15	89	8.922

La crescita dello scaduto rispetto al 31 dicembre 2018 è ascrivibile al fatturato scaduto nell'intervallo 0-30 giorni, quindi relativo a debiti di non rilevante anzianità.

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2018
Fatture/note di credito ricevute	6.939	1.611	8.550
Fatture/note di credito da ricevere	9.921	0	9.921
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	16.860	1.611	18.471

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	6.939	1.269	96	3	243	8.550

19. Altre passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre passività al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Debiti tributari correnti	3.506	2.063	1.443
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	4.510	3.956	554
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	17.669	15.710	1.959
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	4.961	4.308	653
Debiti per consolidato fiscale	0	104	(104)
ALTRE PASSIVITA'	30.646	26.141	4.505

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

c. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 31 dicembre 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Debito Iva	0	278	(278)
Debiti per imposte dirette	2.606	808	1.798
Altri debiti tributari	900	977	(77)
DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	3.506	2.063	1.443

La crescita del debito per imposte dirette è dovuta al maggior debito prevalentemente Ires (+1,6 milioni di Euro) e, in misura minore, Irap (+0,2 milioni di Euro) dovuto sia all'aumento della base imponibile che alla crescita dell'aliquota Ires dal 24% al 27,5% per il triennio 2019-2021.

Gli altri debiti tributari sono principalmente riconducibili al debito per Irpef ritenute dipendenti.

d. 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 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	960	1.115	(155)
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	2.305	1.775	530
Debiti verso istituti di previdenza	1.245	1.066	179
DEBITI VERSO PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	4.510	3.956	554

Oltre all'aumento dell'organico e al conseguente aumento del costo del personale, la crescita di questa categoria di debiti, soprattutto verso dipendenti per retribuzioni differite, è dovuta alla firma del rinnovo del CCNL a gennaio 2020 con conseguente definizione dell'Una Tantum a favore dei dipendenti per il periodo di *vacatio* contrattuale e parallela riclassifica del fondo arretrati lavoro dipendente (nota 21) nei debiti verso dipendenti per retribuzioni differite e verso istituti di previdenza.

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

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

- 14,2 milioni di Euro (12,7 milioni nel 2018) 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;
- 3,5 milioni di Euro (2,9 milioni nel 2018) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale.

f. 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 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Debito per addizionale comunale	4.036	3.449	587
Altri debiti correnti	853	807	46
Ratei e risconti passivi correnti	72	52	20
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	4.961	4.308	653

La prima voce riguarda l'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri addebitata ai vettori ma non ancora incassata al 31 dicembre 2019. La crescita è collegata all'aumento del traffico e quindi del fatturato. Si segnala, infine, che la parte del debito per addizionale comunale relativa ai crediti per addizionale incassati dai vettori, ma non ancora versata agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (nota 22).

Altri debiti correnti è una voce residuale che include tra gli altri i depositi cauzionali ricevuti da clienti e non presenta variazioni significative rispetto all'esercizio precedente.

20. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (quota corrente)

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della movimentazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.12.2019
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI CORRENTE	1.717	0	(1.717)	3.977	3.977

La voce espone la quota corrente del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali di cui si è già esposto per la parte non corrente alla nota 15.

Gli utilizzi al 31 dicembre 2019 ammontano a complessivi 2 milioni di Euro. Si tratta principalmente di costi sostenuti per l'intervento di rifacimento del manto di impermeabilizzazione della vasca di raccolta delle acque di dilavamento aeroportuali situata presso il sito cava Olmi, il ripristino dei marciapiedi esterni del terminal, delle coperture presso l'officina, oltre alla sostituzione di alcuni apparati UTA e dei monitor informativa voli a servizio di passeggeri.

L'incremento del fondo di rinnovo corrente è dovuto 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, pari a 4 milioni di Euro.

21. Fondi per rischi e oneri (quota corrente)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione del fondo rischi e oneri correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi/ Riclassifiche	al 31.12.2019
Fondo arretrati lavoro dipendente	515	81	(596)	0
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	515	81	(596)	0

L'incremento attiene all'accantonamento al fondo arretrati lavoro dipendente per il rinnovo del CCNL dei Gestori Aeroportuali, scaduto il 31 dicembre 2016. Il nuovo CCNL, siglato nel gennaio 2020, prevede tra le altre cose, l'erogazione ai dipendenti di un importo a titolo di Una Tantum per gli anni di *vacatio* contrattuale. Il fondo al 31 dicembre 2019 pari a 596 mila Euro, calcolato in base a tale previsione contrattuale, è stato riclassificato nei debiti verso dipendenti e verso Istituti di Sicurezza e Previdenza Sociale in previsione dell'erogazione nei primi mesi dell'anno corrente.

22. Passività finanziarie correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Passività finanziarie correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 e relativo confronto al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Mutui - parte corrente	2.544	3.920	(1.376)
Debiti per addizionale comunale	2.565	2.050	515
Altri debiti finanziari correnti	27	40	(13)
Passività finanziarie correnti per leasing	500	0	500
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	5.636	6.010	(374)

Per il dettaglio delle voci Mutui - parte corrente e altri debiti finanziari correnti si rimanda a quanto illustrato alla voce 17 Passività Finanziarie non correnti.

La voce Debiti per addizionale comunale è costituita dai debiti per addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri, per la quota incassata dai vettori nel mese di dicembre e riversata agli Enti creditori nel mese di gennaio.

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

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO

Sono di seguito commentate le principali voci del conto economico al 31 dicembre 2019, comparate con quelle rilevate al 31 dicembre 2018.

RICAVI

23. Ricavi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per categoria di attività per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	57.764	51.084	6.680
Ricavi per servizi non aeronautici	43.721	40.636	3.085
Ricavi per servizi di costruzione	16.420	15.620	800
Altri ricavi e proventi della gestione	1.274	1.053	221
RICAVI	119.179	108.393	10.786

In relazione all'evoluzione dei ricavi si rimanda a quanto più analiticamente commentato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione. In generale, la crescita dei ricavi per servizi aeronautici è dovuta all'aumento del traffico e all'aggiornamento tariffario.

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:

seguente tabella:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Diritti aeroportuali	56.322	49.742	6.580
Parcheggi	16.819	15.948	871
Ricavi per servizi di costruzione	16.420	15.620	800
Altri	6.735	5.556	1.179
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	96.296	86.866	9.430

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

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Diritti aeroportuali	56.322	49.742	6.580
Parcheggi	16.819	15.948	871
Ricavi per servizi di costruzione	16.420	15.620	800
Altro	6.735	5.556	1.179
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	96.296	86.866	9.430
Subconcessioni locali commerciali e non	22.744	21.401	1.343
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	22.744	21.401	1.343
Ricavi NO IFRS 15	139	126	13
TOTALE RICAVI	119.179	108.393	10.786

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 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Ricavi da infr. centralizzate/altri serv. aeroportuali	285	196	89
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	1.378	1.340	38
Ricavi da diritti aeroportuali	75.841	68.469	7.372
Ricavi da corrispettivo PRM	6.091	4.466	1.625
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(25.895)	(23.389)	(2.506)
Altri ricavi aeronautici	64	2	62
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	57.764	51.084	6.680

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	38.514	34.437	4.077
Diritti di approdo, decollo e sosta	21.596	18.756	2.840
Diritti per sicurezza passeggeri	12.381	11.238	1.143
Diritti per controllo bagagli stiva	3.514	3.190	324
Diritti di imbarco e sbarco merci	761	810	(49)
Riduzione diritti a FSC e varie	(925)	38	(963)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	75.841	68.469	7.372

La voce "riduzione diritti a fondo svalutazione crediti e varie" attiene prevalentemente alla svalutazione di crediti aviation maturati nel 2019 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 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Subconcessione locali e aree commerciali	19.597	18.244	1.353
Parcheggi	16.819	15.948	871
Altri ricavi commerciali	7.305	6.444	861
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	43.721	40.636	3.085

I ricavi per servizi non aeronautici mostrano una crescita legata al buon andamento di tutte le componenti di questa categoria e, in particolare, le subconcessioni locali e aree commerciali del settore retail ed i parcheggi.

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Biglietteria	37	40	(3)
Marconi Business Lounge	2.887	2.539	348
Pubblicità	1.891	1.942	(51)
Ricavi commerciali diversi	2.490	1.923	567
Riduzione altri ricavi commerciali a FSC	0	0	0
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	7.305	6.444	861

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 16,4 milioni nel 2019 e 15,6 milioni di Euro nel 2018.

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 2019 a confronto con il 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	1.146	1.035	111
Contributi conto esercizio	48	16	32
Ricavi da Terminal Value Fondo di Rinnovo	80	0	80
Plusvalenze patrimoniali	0	2	(2)
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI DELLA GESTIONE	1.274	1.053	221

La nuova voce "Ricavi da Terminal Value Fondo di Rinnovo", introdotta dal 1° gennaio 2019, accoglie la contropartita economica del credito attualizzato da Terminal Value calcolato sugli interventi ad utilizzo del fondo di rinnovo effettuati nel 2019.

COSTI

24. Costi

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Beni e materiali di consumo	631	363	268
Materiali di manutenzione	240	210	30
Carburanti e gasolio	213	182	31
TOTALE COSTI PER MATERIALI DI CONSUMO E MERCI	1.084	755	329

Come evidenziato in tabella, questa categoria di costi evidenzia un aumento principalmente dovuto al maggior utilizzo di beni di consumo e attrezzature a supporto delle attività operative e all'acquisto diretto del liquido antigelo per aeromobili precedentemente oggetto del contratto con l'handler che presta il servizio de-icing sull'aeroporto di Bologna.

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Spese di manutenzione	4.743	4.551	192
Utenze	2.324	2.095	229
Pulizie e servizi assimilati	2.092	2.084	8
Prestazioni di terzi	5.747	5.725	22
Servizi MBL	334	343	(9)
Pubblicità, promozione e sviluppo	836	686	150
Assicurazioni	731	656	75
Prestazioni professionali e consulenze	2.004	1.725	279
Compensi e rimborsi organi statuari	518	478	40
Altri costi per servizi	124	171	(47)
TOTALE COSTI PER SERVIZI	19.453	18.514	939

Complessivamente i costi per servizi presentano un aumento principalmente dovuto a maggiori oneri per:

- utenze (energia elettrica e gas metano) a causa dell'aumento dei costi unitari della materia prima;
- manutenzioni per maggiori interventi sugli immobili in proprietà e sui mezzi di terzi nell'ambito dei contratti di *service*;
- il servizio PRM per il maggior numero di assistenze prestate.

D'altro lato le condizioni climatiche favorevoli hanno consentito di conseguire risparmi sui costi di sgombero neve.

Di seguito un ulteriore dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Spese di manutenzione Beni di proprietà	1.041	1.001	40
Spese di manutenzione Infrastrutture aeroportuali	2.977	2.989	(12)
Spese di manutenzione Beni di terzi	725	561	164
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	4.743	4.551	192

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Sgombero neve	508	965	(457)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	665	558	107
Servizio assistenza PRM	1.735	1.574	161
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	548	508	40
Servizio di sicurezza	1.242	1.114	128
Altre prestazioni di terzi	1.049	1.006	43
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	5.747	5.725	22

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 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Canoni di concessione	6.636	5.979	657
Canoni di noleggio	128	264	(136)
Affitti passivi	161	568	(407)
Canoni elaborazione dati	1.627	1.196	431
Altri costi per godimento beni di terzi	(29)	(28)	(1)
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	8.523	7.979	544

Complessivamente la voce Canoni, noleggi e altri costi registra la crescita dei canoni di concessione aeroportuale e dei servizi di sicurezza legata all'aumento del traffico oltre a maggiori canoni per elaborazione dati per i nuovi investimenti in tecnologia e l'entrata in vigore della fatturazione elettronica. D'altro lato, a seguito dell'applicazione del nuovo principio contabile sul leasing IFRS 16, le voci canoni di noleggio e affitti passivi evidenziano un calo di 538 mila Euro.

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 2019 e 2018 che non presentano variazioni significative tra i due periodi a confronto.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Oneri tributari	1.305	1.318	(13)
Contributo servizio antincendio	1.440	1.374	66
Minusvalenze patrimoniali	0	3	(3)
Altri oneri e spese di gestione	462	463	(1)
Oneri e (proventi) non ricorrenti	(7)	0	(7)
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	3.200	3.158	42

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Salari e stipendi	19.329	17.952	1.377
Oneri sociali	5.347	4.904	443
Trattamento fine rapporto	1.372	1.309	63
Trattamento di quiescenza e simili	184	180	4
Altri costi del personale	1.844	1.531	313
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	28.076	25.876	2.200

La crescita del costo del personale deriva prevalentemente dalla crescita dell'organico legata all'aumento del traffico (aree security e PRM) ma anche al potenziamento delle aree di staff (+26 risorse medie), dal maggior ricorso al personale somministrato a supporto dei processi operativi e dalle normali dinamiche salariali.

Gli altri costi del personale sono suddivisi come segue:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Mensa dipendenti	617	561	56
Spese per aggiornamento e formazione del personale	298	219	79
Spese missioni dipendenti	293	268	25
Altri accantonamenti ai fondi del personale	95	79	16
Spese varie per il personale	541	404	137
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	1.844	1.531	313

L'organico medio suddiviso per qualifica delle annualità in esame è così rappresentato:

<i>Organico medio (n.ro risorse)</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Dirigenti	9	10	(1)
Impiegati	411	381	30
Operai	95	98	(3)
TOTALE PERSONALE	515	489	26

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

<i>Organico (n.ro risorse)</i>	al 31.12.2019	al 31.12.2018	Variazione
Dirigenti	9	10	(1)
Impiegati	417	395	22
Operai	93	97	(4)
TOTALE PERSONALE	519	502	17

25. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti e svalutazioni per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Ammortamento/svalutazione Diritti di concessione	6.045	5.659	386
Ammortamento altre attività immateriali	1.561	1.320	241
Ammortamento attività materiali	2.637	2.166	471
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	10.243	9.145	1.098

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

La voce in esame include 33 mila Euro di svalutazioni di Diritti di Concessione per stralcio progettazioni non più utilizzabili e include 533 mila Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del nuovo principio IFRS 16.

26. 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 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	(5)	42	(47)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	2.814	3.696	(882)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	267	284	(17)
TOTALE ACCANTONAMENTI	3.076	4.022	(946)

Il calo evidenziato da questa voce nell'esercizio è dovuto prevalentemente ai minori accantonamenti al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali per effetto della revisione periodica degli interventi programmati

e, soprattutto, a causa del valore più alto dell'esercizio di confronto per i maggiori interventi sulla pista di volo e di manutenzione straordinaria della taxiway effettuati durante i 4 giorni di chiusura dell'aeroporto a metà settembre 2018.

Per quel che riguarda il fondo svalutazione crediti, la variazione è dovuta alla riduzione dei ricavi corrispondenti invece che l'imputazione dell'accantonamento in questa linea di bilancio, in quanto trattasi di ricavi e corrispondenti crediti maturati interamente nell'esercizio.

La voce "accantonamento ad altri fondi rischi e oneri" è invece costituita prevalentemente da:

- quote di arretrati da lavoro dipendente (81 mila Euro) che, a seguito della scadenza il 31 dicembre 2016 del CCNL del gestore aeroportuale ed il relativo rinnovo a gennaio 2020, sono state rilevate quale Una Tantum per il periodo di *vacatio* contrattuale e sono state corrisposte ai dipendenti con la busta paga del mese di febbraio 2020, unitamente alle quote accantonate negli anni precedenti e costituenti il fondo arretrati lavoro dipendente al 31 dicembre 2018;
- stima per 80 mila Euro della passività derivante dall'atto di notifica del Comune di Bologna del 10 febbraio 2020 in materia di diversa classificazione catastale di alcuni immobili con conseguente rischio di assoggettamento a IMU.

27. 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 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Proventi da partecipazioni	0	13	(13)
Proventi da titoli	6	25	(19)
Proventi finanziari diversi dai precedenti	123	125	(2)
Proventi da attualizzazione fondi	0	192	(192)
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	129	355	(226)
Interessi passivi e oneri bancari	(411)	(496)	85
Oneri da attualizzazione fondi	(649)	(82)	(567)
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(22)	0	(22)
Altri oneri finanziari	(7)	(11)	4
TOTALE ONERI FINANZIARI	(1.089)	(589)	(500)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(960)	(234)	(726)

La **gestione finanziaria** chiude con un saldo negativo di quasi 1 milione di Euro contro un saldo sempre negativo di 0,2 milioni del 2018 a causa principalmente della diminuzione dei tassi di interesse che ha determinato oneri da attualizzazione dei fondi per 0,7 milioni di Euro contro proventi netti da attualizzazione di 0,1 milioni dell'anno di confronto. In aggiunta si rileva la diminuzione degli interessi passivi dovuta al minor indebitamento complessivo.

28. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 31 dicembre 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Imposte correnti	8.775	6.381	2.394
Imposte differite e anticipate	82	352	(270)
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	8.857	6.733	2.124
% imposte correnti sul risultato ante imposte	30,34%	26,77%	3,56%
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	30,62%	28,25%	2,37%

L'aliquota fiscale effettiva riferita all'esercizio 2019 è pari al 30,62% rispetto al 28,25% registrata nel 2018.

Tale scostamento negativo è dovuto essenzialmente all'aumento dell'aliquota Ires dal 24% al 27,5%.

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

<i>Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Risultato ante imposte	28.925	23.834	5.091
Aliquota ordinaria	27,5%	24%	3,5%
Onere fiscale teorico	7.954	5.720	2.234

<i>Effetto delle variazioni in aumento o diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria IRES:</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	1.112	368	744
Costi deducibili in esercizi successivi	3.114	3.004	110
Altri costi dedotti in esercizi precedenti	18	0	18
Altri costi indeducibili	936	914	22
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(553)	(634)	81
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(4.052)	(3.416)	(636)
Altre differenze	(2.415)	(2.211)	(204)
Totale variazioni in aumento/diminuzione	(1.840)	(1.975)	135
Effetto fiscale sulle variazioni al 24%	0	(474)	37
Effetto fiscale sulle variazioni al 27,5%	(506)	0	10
Imposta Ires dell'esercizio 27,5% - 24%	7.448	5.246	2.202
Aliquota effettiva	25,75%	22,01%	3,74%

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

<i>Dettaglio delle imposte dell'esercizio</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	Variazione
Ires	7.448	5.246	2.202
Irap	1.492	1.135	357
Proventi Ires per bonus Ricerca & Sviluppo	0	0	0
Adeg.to Aliquota IRES imposte antic. da riassorbire nel '20-21	(149)	0	(149)
Imposte esercizi precedenti	(16)	0	(16)
TOTALE	8.775	6.381	2.394

29. Operazioni con parti correlate

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

Le operazioni infragruppo sono realizzate nell'ambito dell'ordinaria gestione e a normali condizioni di mercato. I rapporti con parti correlate si riferiscono prevalentemente ad operazioni di natura commerciale e finanziaria nonché all'adesione al consolidato fiscale. Nessuno di essi assume particolare rilievo economico o strategico per 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 non sono state rilevate operazioni con parti correlate oltre a quelle infragruppo che si rappresentano nel seguito.

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Tag Bologna Srl, dal lato attivo, riguardano prevalentemente la subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all'assistenza al traffico di Aviazione Generale e la fornitura di alcuni servizi, tra cui il compenso riversato al datore di lavoro Adb degli amministratori dipendenti della Capogruppo e il distacco di personale, per complessivi 87 mila Euro (contro 35 mila Euro del 2018).

I contratti passivi di Adb nei confronti della controllata attengono prevalentemente al contributo in conto esercizio per la copertura dei costi relativi alla gestione e manutenzione delle infrastrutture del terminal Aviazione Generale finalizzate all'imbarco e sbarco dei passeggeri, a fronte del vantaggio patrimoniale derivante in capo ad Adb per via dell'inclusione di tali costi nella base di calcolo dei diritti di imbarco dei passeggeri. Nel complesso i costi del 2019 verso la controllata ammontano a 180 mila Euro (194 mila al 31 dicembre 2018).

Tra i rapporti non commerciali verso Tag si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato nel gennaio 2018 per gli esercizi 2018-2020 in base al quale al 31 dicembre 2019 la Capogruppo rileva debiti non correnti per 8 mila Euro, invariati rispetto all'esercizio precedente, relativi all'istanza di rimborso Irap dall'Ires (D.L.201/2011 art.2 c.a) e crediti correnti, per 14 mila Euro, per il saldo IRES dell'esercizio;
- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) pari al capitale residuo che, alla data di chiusura del periodo, risulta pari a 3,3 milioni di Euro.

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 e competenze amministratori;
- sicurezza per i controlli radiogeni dei colli e delle merci.

Nel complesso i ricavi del periodo verso la controllata ammontano a 434 mila Euro pressoché invariati rispetto al 2018.

Tra i rapporti non commerciali verso FFM, si evidenzia:

- contratto di consolidato fiscale rinnovato nel gennaio 2018 per gli esercizi 2018-2020 in base al quale al 31 dicembre 2019 si evidenzia un credito di 6 mila Euro per effetto del saldo IRES dell'esercizio e un debito di 15 mila Euro, invariato rispetto all'esercizio precedente e relativi all'istanza di rimborso Irap dall'Ires (D.L.201/2011 art.2 c.a)
- il co-obbligo di Adb su fidejussioni di 1,15 milioni di Euro emesse da Assicurazioni Generali in favore dell'Agenzia delle Dogane di Bologna per depositi doganali vari di FFM.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019		per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Diritti di concessione	171.238	0	161.148	0
Altre attività immateriali	2.256	0	2.049	0
Attività immateriali	173.494	0	163.197	0
Terreni, immobili, impianti e macchinari	14.669	0	14.873	0
Investimenti immobiliari	4.732	0	4.732	0
Attività materiali	19.401	0	19.605	0
Partecipazioni	3.189	0	3.189	0
Altre attività finanziarie non correnti	11.506	0	16.135	0
Imposte differite attive	5.963	0	5.822	0
Altre attività non correnti	953	0	1.423	0
Altre attività non correnti	21.611	0	26.569	0
ATTIVITA' NON CORRENTI	214.506	0	209.371	0
Rimanenze di magazzino	585	0	527	0
Crediti commerciali	14.707	219	13.759	156
Altre attività correnti	4.897	28	4.358	1
Attività finanziarie correnti	1	0	11.037	0
Cassa e altre disponibilità liquide	24.609	0	12.825	0
ATTIVITA' CORRENTI	44.799	247	42.506	157
TOTALE ATTIVITA'	259.305	247	251.877	157

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019		per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Capitale sociale	90.314	0	90.314	0
Riserve	63.545	0	62.821	0
Risultato dell'esercizio	20.068	0	17.101	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	173.927	0	170.236	0
TFR e altri fondi relativi al personale	3.887	0	3.870	0
Imposte differite passive	2.069	0	2.027	0
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	9.369	0	10.241	0
Fondi per rischi e oneri	1.248	0	1.021	0
Passività finanziarie non correnti	10.337	0	11.436	0
Altri debiti non correnti	160	24	192	24
PASSIVITA' NON CORRENTI	27.070	24	28.787	24
Debiti commerciali	18.051	23	18.471	39
Altre passività	30.646	1	26.141	105
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	3.975	0	1.717	0
Fondi per rischi e oneri	0	0	515	0
Passività finanziarie correnti	5.636	0	6.010	0
PASSIVITA' CORRENTI	58.308	24	52.854	144
TOTALE PASSIVITÀ	85.378	48	81.641	167
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	259.305	48	251.877	167

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019		per l'esercizio chiuso al 31.12.2018	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Ricavi per servizi aeronautici	57.764	85	51.084	85
Ricavi per servizi non aeronautici	43.721	242	40.636	262
Ricavi per servizi di costruzione	16.420	0	15.620	0
Altri ricavi e proventi della gestione	1.274	194	1.053	122
Ricavi	119.179	521	108.393	469
Materiali di consumo e merci	(1.084)	0	(755)	0
Costi per servizi	(19.453)	(179)	(18.514)	(303)
Costi per servizi di costruzione	(15.639)	0	(14.876)	0
Canoni, noleggi e altri costi	(8.523)	0	(7.979)	0
Oneri diversi di gestione	(3.200)	0	(3.158)	0
Costo del personale	(28.076)	(1)	(25.876)	0
Costi	(79.975)	(180)	(71.158)	(303)
Ammortamento/Svalutazione Diritti di concessione	(6.045)	0	(5.659)	0
Ammortamento altre attività immateriali	(1.561)	0	(1.320)	0
Ammortamento attività materiali	(2.637)	0	(2.166)	0
Ammortamenti e svalutazioni	(10.243)	0	(9.145)	0
Accantonamento rischi su crediti	5	0	(42)	0
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(2.814)	0	(3.696)	0
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(267)	0	(284)	0
Accantonamenti per rischi ed oneri	(3.076)	0	(4.022)	0
Totale Costi	(89.294)	(180)	(84.325)	(303)
Risultato operativo	29.885	0	24.068	0
Proventi finanziari	129	0	355	0
Oneri finanziari	(1.089)	0	(589)	0
Risultato ante imposte	28.925	0	23.834	0
Imposte dell'esercizio	(8.857)	0	(6.733)	0
Utile (perdita) d'esercizio	20.068	0	17.101	0

Si riportano di seguito le movimentazioni intervenute con le singole parti correlate rispettivamente negli esercizi 2019 e 2018.

2019														
<i>in migliaia di euro</i>	Terreni, Immobili, impianti e macchinari	Altre attività finanziarie non correnti	Totale Attività Non Correnti	Crediti Commerciali	Altre attività correnti	Attività finanziarie Correnti	Totale Attività Correnti	Totale Attività	Altri debiti non correnti	Debiti commerciali	Altre passività	Passività finanziarie correnti	Totale Passività Correnti	Totale passività
Tag Bologna Srl	0	0	0	103	22	0	126	126	8	23	0	0	23	31
Fast Freight Marconi Spa	0	0	0	116	6	0	121	121	15	0	1	0	1	16
Totale	0	0	0	219	28	0	247	247	24	23	1	0	24	48

2018														
<i>in migliaia di euro</i>	Terreni, Immobili, impianti e macchinari	Altre attività finanziarie non correnti	Totale Attività Non Correnti	Crediti Commerciali	Altre attività correnti	Attività finanziarie Correnti	Totale Attività Correnti	Totale Attività	Altri debiti non correnti	Debiti commerciali	Altre passività	Passività finanziarie correnti	Totale Passività Correnti	Totale passività
Tag Bologna Srl	0	0	0	64	1	0	65	65	8	39	9	0	48	57
Fast Freight Marconi Spa	0	0	0	93	0	0	93	93	15	0	96	0	96	111
Totale	0	0	0	156	1	0	157	157	24	39	105	0	144	167

2019										
<i>in migliaia di euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	Costi per servizi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI	Proventi Finanziari	Oneri Finanziari
Tag Bologna Srl	0	47	40	87	(179)	0	(1)	(180)	0	0
Fast Freight Marconi Spa	85	195	154	434	0	0	0	0	0	0
Totale	85	242	194	521	(179)	0	(1)	(180)	0	0

2018										
<i>in migliaia di euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	Costi per servizi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI	Proventi Finanziari	Oneri Finanziari
Tag Bologna Srl	0	35	0	35	(194)	0	0	(194)	0	0
Fast Freight Marconi Spa	85	227	122	433	0	0	0	0	0	0
Telepass Spa	0	0	0	0	(109)	0	0	(109)	0	0
Totale	85	262	122	469	(303)	0	0	(303)	0	0

Tutte le operazioni con parti correlate sopradescritte sono realizzate nell'ambito dell'ordinaria gestione ed a normali condizioni di mercato.

30. Impegni e rischi

Impegni da investimenti ambientali

Si segnalano inoltre gli impegni della Società sul fronte ambientale concretizzati con la sottoscrizione nel 2015 con gli Enti del territorio dall'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto che comporterà il sostenimento di investimenti da parte della Società per un importo complessivo di 6,5 milioni di Euro in un arco temporale coerente rispetto alle tempistiche di realizzazione degli interventi contenuti nel Master Plan aeroportuale ovvero entro il 2023. Nel corso del secondo semestre del 2019 è stato svolto il piano di monitoraggio acustico dei ricettori sensibili in ambito comunale.

Impegni da investimento People Mover

Al 31 dicembre 2019 Adb ha fatto fronte interamente agli impegni relativi al People Mover che trovano rappresentazione:

- nelle immobilizzazioni immateriali, alla voce Diritti di concessione (nota 1) che accolgono per 2,7 milioni di Euro il contributo concesso da Adb a Marconi Express S.p.A. per la realizzazione della stazione "Aeroporto" del People Mover. L'ultima tranche pari a 0,92 milioni di Euro è stata pagata nel 2019 in conseguenza del collaudo tecnico amministrativo delle opere in ambiente aeroportuale. Nell'ambito del medesimo accordo (siglato da Adb, Comune di Bologna, Provincia di Bologna e Regione Emilia-Romagna il 23 luglio del 2007) Adb si era impegnata altresì a realizzare la passerella di collegamento tra fermata "Aeroporto" e Aerostazione, opera terminata nel 2019 ed iscritta sempre nei diritti di concessione al 31 dicembre per 1,3 milioni di Euro;
- nelle attività finanziarie non correnti che accolgono per 10,9 milioni di Euro lo strumento finanziario partecipativo in Marconi Express S.p.A., sottoscritto da Adb nel gennaio 2016 per pari valore. L'ultima tranche di 0,9 milioni di Euro è stata versata a dicembre 2018 in corrispondenza della fine lavori.

Impegni per adeguamento macchine radiogene BHS

Il Regolamento UE 2015/1998 prevede che le apparecchiature di sicurezza per il controllo dei bagagli da stiva soddisfino lo "standard 3" a partire dal 1° settembre 2020. Trattasi di macchinari molto complessi con tempi di produzione lunghi e caratteristiche tecniche che comportano modifiche all'impianto BHS. Per la Società l'adeguamento a questa normativa comporta un investimento stimato in 4,4 milioni di Euro che include sia la sostituzione delle macchine radiogene sia la modifica del lay-out dell'impianto BHS necessaria all'accoglimento delle nuove apparecchiature.

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:

- fidejussioni di cui le principali:
 - a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (5,4 milioni di Euro);
 - fidejussioni in co-obbligo di Adb e FFM per 1,15 milioni di Euro emesse da Assicurazioni Generali in favore dell'Agenzia delle Dogane di Bologna per depositi doganali vari della controllata;
- 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, versato al 31 dicembre 2017 per 10 milioni di Euro. 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) che, alla data di chiusura dell'esercizio, risulta pari a 3,3 milioni di Euro.

in migliaia di euro	31/12/2019	31/12/2018	Var.	Var. %
Fidejussioni	6.630	6.428	202	3%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	3.267	3.779	(512)	-13%
Totale garanzie prestate	20.769	21.079	(310)	-1,4%

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.

31 Legge 124/2017 art.1 commi 125-129 – Disciplina della trasparenza delle erogazioni pubbliche

Nell'esercizio 2019 la Società ha incassato 75 mila Euro quale anticipo del 50% del contributo pubblico legato al progetto denominato "Cyrano" co-finanziato dall'Unione Europea nell'ambito del Programma "Connecting Europe Facility 2014-2020".

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.

Il principale evento manifestatosi dopo la chiusura dell'esercizio e che ha già comportato pesanti impatti sui primi mesi dell'anno in corso oltre a gettare incertezze sull'evoluzione prevedibile della gestione è, come noto, la crisi sanitaria ed economica legata alla pandemia Covid-19 per la quale si rimanda all'ultimo capitolo della Relazione sulla Gestione.

DESTINAZIONE DEL RISULTATO DI ESERCIZIO

Signori Azionisti,

il bilancio della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa che sottoponiamo alla Vostra approvazione riporta un utile di esercizio di Euro 20.067.778,59 di cui il Consiglio di Amministrazione, adottando un approccio prudenziale, al fine di sostenere la solidità patrimoniale e contenere i futuri impatti economico-finanziari derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19 ed in discontinuità con la prassi adottata negli ultimi anni in cui il payout è stato pari al 95% , propone la seguente destinazione:

- a riserva legale il 5% sulla base delle disposizioni statutarie e dell'art.2430 del Codice Civile per Euro 1.003.388,93;
- il residuo per Euro 19.064.389,66 a riserva straordinaria.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(*Enrico Postacchini*)

Bologna, 30 marzo 2020

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 2019.

2. La valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019 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 2019:
 - 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, 30 Marzo 2020

Amministratore Delegato

Nazareno Ventola



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

Patrizia Muffato



Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.
Sede in Bologna
Capitale sociale Euro 90.314.162 i.v.
Iscritta al Registro Imprese di Bologna al n. 03145140376
R.E.A. BO - 268716

Relazione del Collegio Sindacale all'Assemblea degli Azionisti
(ai sensi dell'art. 153 del d. lgs. 58/1998 e dell'art. 2429, comma 2, del codice civile)

Signori Azionisti,
la presente relazione, redatta ai sensi dell'art. 153 del d.lgs. n. 58/1998 (di seguito "TUF") e dell'art. 2429, comma 2, del codice civile, illustra le attività di vigilanza svolte dal Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio 2019 in coerenza con le indicazioni contenute nella Comunicazione Consob DEM/1025564 del 6 aprile 2001 e successive modifiche ed integrazioni.

Nel corso dell'esercizio il Collegio Sindacale ha svolto i propri compiti di vigilanza, quale organo apicale del complessivo sistema dei controlli societari, secondo quanto previsto dalla legge, dalle "Norme di comportamento del collegio sindacale di società quotate" emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, dalle disposizioni CONSOB in materia di controlli societari e di attività del Collegio Sindacale e dalle indicazioni contenute nel Codice di Autodisciplina.

Il Collegio Sindacale ha verificato, al momento dell'accettazione dell'incarico, il possesso da parte dei propri componenti dei requisiti di onorabilità e professionalità previsti dal DM 30 marzo 2000, n. 162, l'insussistenza di cause di decadenza e ineleggibilità previste dall'articolo 148, comma 3, del T.U.F. e il possesso dei medesimi requisiti di indipendenza richiesti per gli amministratori dal Codice di Autodisciplina.

Lo svolgimento dell'attività di controllo contabile e di revisione legale dei conti è demandato alla Società di Revisione EY S.p.A. (di seguito "Società di Revisione" o "EY") il cui incarico, per gli esercizi 2015-2023, è stato conferito dall'Assemblea degli Azionisti del 20 maggio 2015.

Sulla base delle informazioni ricevute durante le riunioni del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati endoconsiliari (Comitato Controllo e Rischi, Comitato Remunerazioni), sia attraverso gli incontri con le strutture aziendali e in esito alle verifiche espletate si evidenzia quanto segue.

Operazioni di particolare rilevanza

Il Collegio Sindacale ritiene che siano state acquisite adeguate informazioni sulle operazioni di maggior rilievo economico, patrimoniale e finanziario effettuate dalla Società come rappresentate nei documenti che compongono il bilancio consolidato e il bilancio di esercizio e nella Relazione sulla Gestione.

Si ricorda che il 2019 è stato un anno di crescita del traffico passeggeri del 10,6%, crescita più che doppia rispetto al traffico nazionale che è aumentato del 4% e conseguentemente, ciò si è riflesso nell'aumento dei ricavi e dei risultati reddituali.

Operazioni atipiche o inusuali

Dalle informazioni ricevute dagli Amministratori e dai colloqui con i rappresentanti della Società di Revisione non è emersa l'esistenza di operazioni atipiche o inusuali poste in essere nel corso dell'esercizio 2019 anche infragruppo o con parti correlate. Il Collegio non ha ricevuto comunicazioni dagli Organi di controllo delle società controllate o dalla Società di Revisione contenenti rilievi in proposito.

Operazioni con parti correlate o infragruppo

Le caratteristiche delle operazioni infragruppo poste in essere nell'esercizio, i soggetti coinvolti ed i relativi effetti economici sono adeguatamente indicati nelle Note esplicative al bilancio di esercizio della Società e al bilancio consolidato, nelle quali sono evidenziati anche i connessi rapporti di credito/debito e di costo/ricavo.

Le operazioni con parti correlate, attuate nel rispetto della vigente "Procedura per le operazioni con Parti Correlate", adottata dal CDA nella seduta del 13 aprile 2015, sono di natura ordinaria e fanno perlopiù riferimento ad operazioni di natura commerciale e finanziaria nonché all'adesione al consolidato fiscale. Anche tali operazioni vengono elencate nelle Note esplicative al bilancio della società e al bilancio consolidato, nelle quali sono evidenziati anche i connessi rapporti di credito/debito e di costo/ricavo e la circostanza che tali operazioni vengono effettuate a normali condizioni di mercato.

Attività di vigilanza del Collegio Sindacale

Si conferma che l'Organo di controllo nell'esercizio delle funzioni proprie svolte ai sensi dell'art. 2403 del codice civile e dell'art. 149 del TUF:

- ha vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo;
- ha ottenuto dagli Amministratori in via continuativa informazioni sull'attività svolta, sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo economico, finanziario e patrimoniale realizzate dalla

Società, anche per il tramite delle sue controllate, potendo ragionevolmente assicurare che le operazioni deliberate e poste in essere sono conformi alla legge e allo statuto sociale e non appaiono manifestamente imprudenti, azzardate o in conflitto d'interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;

- ha ricevuto adeguate informazioni, in particolare, in merito:
 - alle iniziative adottate per assicurare attuazione al Regolamento UE n. 679/2016 (Regolamento generale sulla protezione dei dati personali “GDPR”) in termini di adeguamento di organizzazione e processi che appaiono appropriati;
 - alla contribuzione destinata ad alimentare il fondo di cui all'articolo 1, comma 1328, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, istituito per finanziare il servizio antincendi negli aeroporti nazionali su cui la Società ha promosso nel 2012 una specifica azione giudiziale presso il Tribunale Civile di Roma che non ha ancora precisato le proprie conclusioni e ha fissato la prossima udienza al 28.10.2020. Sebbene nel frattempo si sia affermata una consolidata giurisprudenza, non ultima la pronuncia della Cassazione a Sezioni Unite del primo febbraio 2019, n. 3162, 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 e non ravvisa novità processuali – in assenza di una pronuncia che espliciti efficacia diretta nei confronti di AdB – o stragiudiziali tali da determinare le condizioni per una variazione rispetto al trattamento in bilancio della contribuzione al Fondo Antincendio. Di conseguenza, in continuità con gli esercizi precedenti la Società ha iscritto il predetto contributo tra i debiti sospendendone il pagamento in attesa che si concluda la complessa vicenda giudiziaria;
- ha vigilato sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- ha vigilato sull'adeguatezza delle disposizioni impartite alle società controllate ai sensi dell'art. 114, comma 2, del TUF, accertando che l'attività di coordinamento delle società controllate (Fast Freight Marconi S.p.A e TAG Bologna S.r.l.) è svolta anche tramite la presenza negli organi sociali di dirigenti della Capogruppo;

- ha scambiato informazioni con i corrispondenti organi delle società controllate ai sensi dell'art. 151, comma 2, del TUF;
- ha svolto incontri periodici con la Società di Revisione, anche in ossequio a quanto previsto dall'art. 19, comma 1, del d. lgs. n. 39/2010 e dall'art. 150, comma 3, del TUF, al fine di vigilare sul processo di informativa finanziaria e sulla sua adeguatezza e integrità nonché sull'osservanza delle disposizioni di legge inerenti il processo di formazione del bilancio e della sua impostazione e struttura;
- ha vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità dello stesso a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle rispettive funzioni e l'analisi dei risultati del lavoro svolto dalla Società di Revisione. In allegato al bilancio di esercizio e al bilancio consolidato, è fornita l'attestazione di cui all'art. 154-bis, comma 5, del TUF, sottoscritta dall'Amministratore Delegato e dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, sull'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio e del bilancio consolidato;
- ha acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società e del sistema di controllo interno, anche attraverso la partecipazione alle riunioni del Comitato Controllo e Rischi. Il Collegio ha esaminato la valutazione espressa dal Consiglio di Amministrazione nel corso della seduta del 30 marzo 2020, sulla scorta della relazione istruttoria svolta dal Comitato Controllo e Rischi, che ha ritenuto il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi di AdB complessivamente adeguato rispetto alle caratteristiche della Società e al profilo di rischio assunto;
- ha verificato l'attività del responsabile della funzione di *internal audit*, udendone le osservazioni nel corso delle verifiche periodiche ed esaminando i contenuti della relazione annuale relativa al 2019, nella quale si evidenzia che non sono emersi elementi tali da non far ritenere complessivamente idoneo, il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi di AdB, a garantire una conduzione dell'impresa sana, corretta e coerente con gli obiettivi prefissati;
- ha esaminato la relazione informativa annuale dell'Organismo di Vigilanza relativa all'aggiornamento del modello, al controllo sul funzionamento e all'osservanza del Modello ex d.lgs. n.231/2001 da cui non emergono fatti di rilievo;

- ha esaminato la relazione del Comitato Etico e Anticorruzione (organismo collegiale che sostituisce la figura del RPCT) cui è affidato il compito di monitorare e verificare l'efficace attuazione della "Policy Anticorruzione" e preso atto delle attività svolte;
- non ha ricevuto denunce ai sensi dell'art. 2408 del codice civile né sono stati presentati esposti da parte di terzi;
- ha verificato la corretta applicazione dei criteri e delle procedure di accertamento adottati dal Consiglio di Amministrazione per valutare la sussistenza dei requisiti degli amministratori indipendenti e non ha osservazioni al riguardo da formulare;
- ha vigilato sull'osservanza delle regole di governo societario dettate dal Codice di Autodisciplina delle società quotate, promosso da Borsa Italiana e approvato dal Comitato per la Corporate Governance, al quale la Società ha dichiarato di attenersi, confermando la *compliance* al medesimo. Il sistema di *governance* adottato dalla Società risulta dettagliatamente descritto nella Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari per l'esercizio 2019 approvata dal Consiglio di Amministrazione nella seduta odierna;
- ha vigilato sull'indipendenza della Società di Revisione EY S.p.A., ai sensi dell'art. 19 del d. lgs. 39/2010, ed ha accertato, nella sua concomitante veste di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile, la compatibilità con le limitazioni previste dall'articolo 5 del Regolamento UE n. 537/2014, dei servizi diversi dalla revisione legale prestati alla Società. Nel corso dell'esercizio 2019, la Società ha corrisposto a EY S.p.A. per incarichi aventi ad oggetto i servizi di revisione e la verifica della contabilità regolatoria compensi per euro 93.533 mentre le controllate (Fast Freight Marconi S.p.A e TAG Bologna S.r.l.) hanno corrisposto per incarichi aventi ad oggetto servizi di revisione compensi per euro 18.742 compreso il contributo di vigilanza CONSOB. Sono stati, altresì, conferiti dalla Capogruppo a EY S.p.A. i seguenti incarichi aventi ad oggetto servizi non di revisione: l'esame degli adempimenti inerenti la Dichiarazione di carattere non finanziario (euro 22.638) e le asseverazioni per le finalità previste dal d.lgs. 23 giugno 2011, n. 118 (euro 6.480). E' inoltre proseguito l'incarico, già conferito a EY S.p.A. nell'esercizio 2018, relativo all'attività di assistenza nell'analisi degli impatti del nuovo principio contabile IFRS 16 (saldo di euro 4.720). La Capogruppo ha inoltre corrisposto a EY S.p.A. euro 1.100 per la partecipazione di una propria dipendente al corso *GRI Sustainability Standards*. La Società di Revisione ha reso la

“Dichiarazione relativa all’indipendenza” in cui si attesta che non sono state riscontrate situazioni tali da compromettere l’indipendenza o cause di incompatibilità nei confronti di AdB. Anche tenuto conto della predetta dichiarazione, si segnala che non sono emersi aspetti critici che abbiano potuto compromettere l’indipendenza della Società di Revisione.

L’attuale Consiglio di Amministrazione è stato nominato dall’Assemblea dei Soci del 27 aprile 2019 e fino all’approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021.

Il Consiglio di Amministrazione è composto da 9 membri. Otto di tali amministratori sono non esecutivi, mentre cinque, tra questi ultimi, risultano in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dall’art. 147-ter, comma 4, del T.U.F. e dal Codice di Autodisciplina.,

Nel corso dell’esercizio 2019 il Collegio ha partecipato:

- all’Assemblea ordinaria degli Azionisti tenutasi in data 27 aprile 2019;
- a n. 10 riunioni del Consiglio di Amministrazione (3 il precedente Collegio e 7 lo scrivente Collegio Sindacale);
- a n. 4 riunioni del Comitato Controllo e Rischi (1 il precedente Collegio e 3 lo scrivente Collegio Sindacale);
- a n. 4 riunioni del Comitato per la Remunerazione (2 il precedente Collegio e 2 lo scrivente Collegio Sindacale).

Per tutte le riunioni svoltesi e sopra elencate lo scrivente Collegio Sindacale ha sempre avuto adeguate informazioni sull’attività svolta e sulle caratteristiche delle operazioni effettuate. Nel 2019 lo scrivente Collegio Sindacale ha tenuto n. 5 riunioni, oltre a 3 riunioni del precedente Collegio.

Nel corso del 2020 (e fino alla data della presente relazione) il Collegio Sindacale è tornato a riunirsi n.1 volta.

Nel corso dell’attività di vigilanza svolta e sulla base delle informazioni ottenute dalla Società di Revisione, in occasione dei periodici incontri, ai sensi dell’art. 150, comma 3, del T.U.F., non sono emersi dati e informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione né sono state rilevate omissioni e/o fatti censurabili e/o irregolarità o, comunque, fatti significativi tali da richiederne menzione.

Dichiarazione di carattere non finanziario

Ai sensi dell'art. 3, comma 7, del d.lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, si conferma che, con riferimento alla Dichiarazione di carattere non finanziario, il Collegio Sindacale ha vigilato, per quanto di competenza, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel citato decreto. La Società ha designato EY S.p.A, soggetto incaricato del controllo contabile, per lo svolgimento anche dei compiti di cui all'art. 3, comma 10, del citato decreto. La Società di Revisione ha rilasciato un'attestazione circa la conformità delle informazioni fornite nella Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario rispetto a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del decreto e allo standard di rendicontazione adottato.

Bilancio d'esercizio e consolidato

Il Collegio Sindacale ha svolto le necessarie verifiche sull'osservanza delle norme inerenti la formazione del progetto di bilancio di esercizio e del bilancio consolidato di Gruppo al 31 dicembre 2019, approvati dal Consiglio di Amministrazione in data odierna, a seguito dello slittamento deliberato dal Consiglio di Amministrazione stesso il 12 marzo 2020 unitamente alla previsione di una seconda convocazione dell'Assemblea degli Azionisti in data 25 maggio 2020 in relazione all'impatto globale derivante della pandemia COVID-19. A riguardo il Collegio Sindacale ha espresso il proprio consenso alla rinuncia dei termini previsti ai sensi dell'art. 2429 C.C.

In particolare, dà atto che il bilancio di esercizio ed il bilancio consolidato sono stati redatti in conformità agli *International Financial Reporting Standards* adottati dall'Unione Europea e che la Società ha applicato in materia di schemi di bilancio e di informativa societaria, quanto stabilito dalla CONSOB. E' stata verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della Relazione sulla Gestione e, a tale riguardo, non vi sono osservazioni da avanzare. Con riferimento ai suoi contenuti rileviamo che la Relazione sulla Gestione illustra adeguatamente la situazione economica, patrimoniale e finanziaria, nonché l'andamento della gestione nel corso dell'esercizio e fornisce dati significativi concernenti le Società rientranti nell'area di consolidamento, fornendo altresì indicazioni in merito ai principali rischi ed incertezze cui la Società è esposta.

La Società di Revisione EY S.p.A. ha emesso in data 30 marzo 2020 le relazioni ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del Regolamento UE n. 537/2014, nelle quali è attestato che il bilancio di esercizio e il bilancio consolidato al 31 dicembre 2019 forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione

patrimoniale e finanziaria, del risultato economico e dei flussi di cassa della Società e del Gruppo e che la Relazione sulla Gestione e le informazioni di cui all'art. 123-bis, comma 4, del T.U.F. contenute nella Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari sono coerenti con il bilancio di esercizio della Società e con il bilancio consolidato del Gruppo.

La Società di Revisione ha, altresì, prodotto la Relazione Aggiuntiva di cui all'art. 11 Regolamento UE n. 537/2014 dalla quale si rileva che non sono state riscontrate significative carenze nel sistema di controllo interno ovvero nel sistema amministrativo-contabile della Società.

Conclusioni

Il Collegio Sindacale conclude la presente Relazione sull'attività di controllo svolta nel corso dell'esercizio 2019 esprimendo un giudizio positivo sull'attività svolta dalla Società, sull'assetto organizzativo della medesima, sull'efficacia del sistema di controllo interno e del sistema amministrativo e contabile, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'osservanza della legge e dello Statuto Sociale e, considerate anche le risultanze dell'attività svolta dalla Società di Revisione incaricata del controllo contabile, esprime parere favorevole all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2019 così come da progetto predisposto e approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta odierna, concordando con la proposta dallo stesso formulata in merito alla destinazione dell'utile d'esercizio.

Bologna, 30 marzo 2020

Il Collegio Sindacale

dott. Pietro VOCI, Presidente 

dott.ssa Samantha GARDIN 

dott. Alessandro BONURA 

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019

Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10
del Regolamento (UE) n. 537/2014

**EY****Building a better
working world**EY S.p.A.
Via Massimo D'Azeglio, 34
40123 BolognaTel: +39 051 278311
Fax: +39 051 236666
ey.com

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

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

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (la "Società"), costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2019, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal rendiconto finanziario, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Abbiamo identificato il seguente aspetto chiave della revisione contabile:

Aspetto chiave	Risposta di revisione
<p>Stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</p> <p>Il fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali iscritto nel bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 ammonta ad Euro 13,3 milioni ed include gli accantonamenti relativi alle spese di manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni dei beni in concessione che la Società stima di dover sostenere coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere.</p> <p>I processi e le modalità di valutazione e di determinazione di tale stima sono basati su assunzioni a volte complesse che per loro natura implicano il ricorso al giudizio degli amministratori in particolare con riferimento alla natura degli interventi da effettuare, alla tempistica prevista degli stessi, alla quantificazione dei relativi costi e alla componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi di intervento.</p> <p>In considerazione del giudizio richiesto alla Direzione per valutare la natura degli interventi, la tempistica degli stessi e la quantificazione dei relativi costi abbiamo ritenuto che tale tematica rappresenti un aspetto chiave della revisione.</p> <p>L'informativa di bilancio relativa alla valutazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali è inclusa nella sezione "Criteri di Valutazione" nel paragrafo "Fondi per rischi e oneri", nonché nelle note esplicative 15 e 20 "Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali".</p>	<p>Le nostre procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave hanno riguardato, tra l'altro:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'analisi della procedura e dei controlli chiave posti in essere dalla Società; • la comprensione dell'accordo di concessione che origina l'obbligazione; • l'analisi della relazione tecnica preparata dalle funzioni competenti della Società; • l'esecuzione di procedure di validità su un campione di utilizzi del fondo intervenuti nell'esercizio; • l'analisi delle principali variazioni intervenute nel fondo rispetto all'esercizio precedente; • l'analisi di coerenza delle assunzioni alla base del calcolo del fondo rispetto al piano aziendale 2020-2024 approvato dalla Direzione; • la verifica della ragionevolezza del tasso di attualizzazione utilizzato e dell'accuratezza del calcolo del fondo stanziato. <p>Infine, abbiamo verificato l'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative del bilancio in relazione alla stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali.</p>

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata

informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti od eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori e della relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. ci ha conferito in data 20 maggio 2015 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi con chiusura dal 31 dicembre 2015 al 31 dicembre 2023.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58

Gli amministratori della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2019, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, con il bilancio d'esercizio della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2019 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2019 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, c. 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254

Gli amministratori della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254. Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli amministratori della dichiarazione non finanziaria.

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Bologna, 30 marzo 2020

EY S.p.A.



Alberto Rosa
(Revisore Legale)



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT