

MILIONE S.P.A.

Bilancio Consolidato
MILIONE S.p.A.
al 31 dicembre 2021

Sommario

- 3 Consiglio di Amministrazione
- 3 Collegio Sindacale
- 4 **Relazione degli Amministratori**
- 45 **Bilancio consolidato al 31 dicembre 2020**
 - Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata
 - Conto Economico Separato consolidato
 - Conto Economico Complessivo consolidato
 - Rendiconto finanziario consolidato
 - Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato
- 51 **Note esplicative al Bilancio consolidato**
- 122 **Prospetti supplementari**
 - Prospetto di movimentazione delle Immobilizzazioni Immateriali
 - Prospetto di movimentazione delle Immobilizzazioni Materiali
 - Prospetto dei rapporti con parti correlate
 - Riepilogo dei dati economico finanziari della controllata con Partecipazioni di minoranza
 - Riepilogo dei dati economico finanziari della collegata / *Joint Venture* comunicati alla Capogruppo
- 127 **Relazione della Società di Revisione**

MILIONE S.p.A.

Capitale Sociale Euro 188.737,00 interamente versato

Sede Legale: viale G. Galilei n. 30/1 - 30173 Venezia

REA Venezia n. 418330

Registro Imprese di Venezia, Cod. Fiscale e Partita IVA 03411340262

Sulla base delle risultanze del Libro soci, alla data del 31 dicembre 2021, la composizione del capitale sociale di Milione S.p.A. risulta essere la seguente:

	%
	POSSESSO
INFRA HUB S.R.L.	43,9942
LEONE INFRASTRUCTURE S.R.L.	43,9942
SVILUPPO 87 S.R.L.	12,0079
CENTRO VACANZE PRA' DELLE TORRI S.R.L.	0,0037

Consiglio di Amministrazione

Si riporta di seguito la composizione del Consiglio di Amministrazione, nominato dall'Assemblea degli azionisti dell'8 ottobre 2020 ed in carica alla data del 31 dicembre 2021:

Nominativo	Carica
Enrico Marchi	Presidente
Hamish Macphail Massie Mackenzie	Vice Presidente
Athanasios Zoulovits	Vice Presidente
Fabio Battaggia	Consigliere
Grégoire Parrical De Chammard	Consigliere
Zeynep Lucchini Gilera	Consigliere
Walter Manara	Consigliere
Giovanni Marchi	Consigliere
Monica Scarpa	Consigliere

Collegio Sindacale

Si riporta di seguito la composizione del Collegio sindacale, nominato dall'Assemblea degli azionisti dell'8 ottobre 2020 ed in carica alla data del 31 dicembre 2021:

Nominativo	Carica
Nicola Broggi	Presidente
Paolo Caprotti	Sindaco effettivo
Roberto Lonzar	Sindaco effettivo
Fabrizio Acerbis	Sindaco supplente
Michele Crisci	Sindaco supplente
Anna Masè	Sindaco supplente

Società di revisione

Deloitte & Touche S.p.A. (nominata nell'assemblea tenutasi il 17 aprile 2020)

Relazione degli Amministratori

Dati consolidati in sintesi

	2021	2020	Var. %
<i>(in milioni di Euro)</i>		RIESPOSTO	
Ricavi	86,4	70,7	22,2%
EBITDA	14,6	3,7	295,3%
EBIT	(62,9)	(70,2)	-10,4%
Risultato netto di Gruppo	(75,7)	(80,6)	-6,1%
Capitale Fisso Operativo	1.593,4	1.633,2	-2,4%
Capitale circolante netto operativo	(48,5)	(66,7)	-27,3%
Capitale investito netto	1.545,3	1.566,4	-1,3%
- Mezzi Propri	502,9	573,2	-12,3%
- Azionisti di minoranza	2,5	7,2	-65,8%
PATRIMONIO NETTO	505,4	580,4	-12,9%
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	1039,9	972,7	6,9%
EBIT/Ricavi (ROS)	-72,7%	-99,2%	
Passeggeri Sistema Aeroportuale Venezia-Treviso n.	4.659.150	3.263.367	42,8%

Nel corso del mese di ottobre la controllata Save S.p.A. ha pubblicato in Gazzetta ufficiale l'avviso di gara per la selezione di un operatore economico cui cedere l'intero capitale sociale della società Triveneto Sicurezza S.r.l.. Il 27 gennaio 2022 Gruppo SAVE ha concluso la gara ed il giorno 16 febbraio 2022 è stato siglato il contratto di cessione che risulta peraltro sottoposto a specifiche condizioni sospensive.

A seguito della decisione di cedere la società controllata, il contributo ai valori consolidati di Triveneto Sicurezza S.r.l. è presentato come Discontinued Operations ai sensi dell'IFRS 5.

In particolare:

- i valori patrimoniali in essere alla data del 31 dicembre 2021 sono classificati nelle voci "Attività destinate ad essere cedute" e "Passività collegate ad attività destinate ad essere cedute";
- i valori economici riferibili a Triveneto Sicurezza S.r.l. dei due esercizi a confronto, sono presentati nella voce "Utile (perdita) da attività cessate/destinate a essere cedute" rispondendo i dati di confronto;
- le voci relative alle Continuing Operations sono state esposte senza tener conto dell'elisione delle transazioni infragruppo verso Triveneto Sicurezza S.r.l..

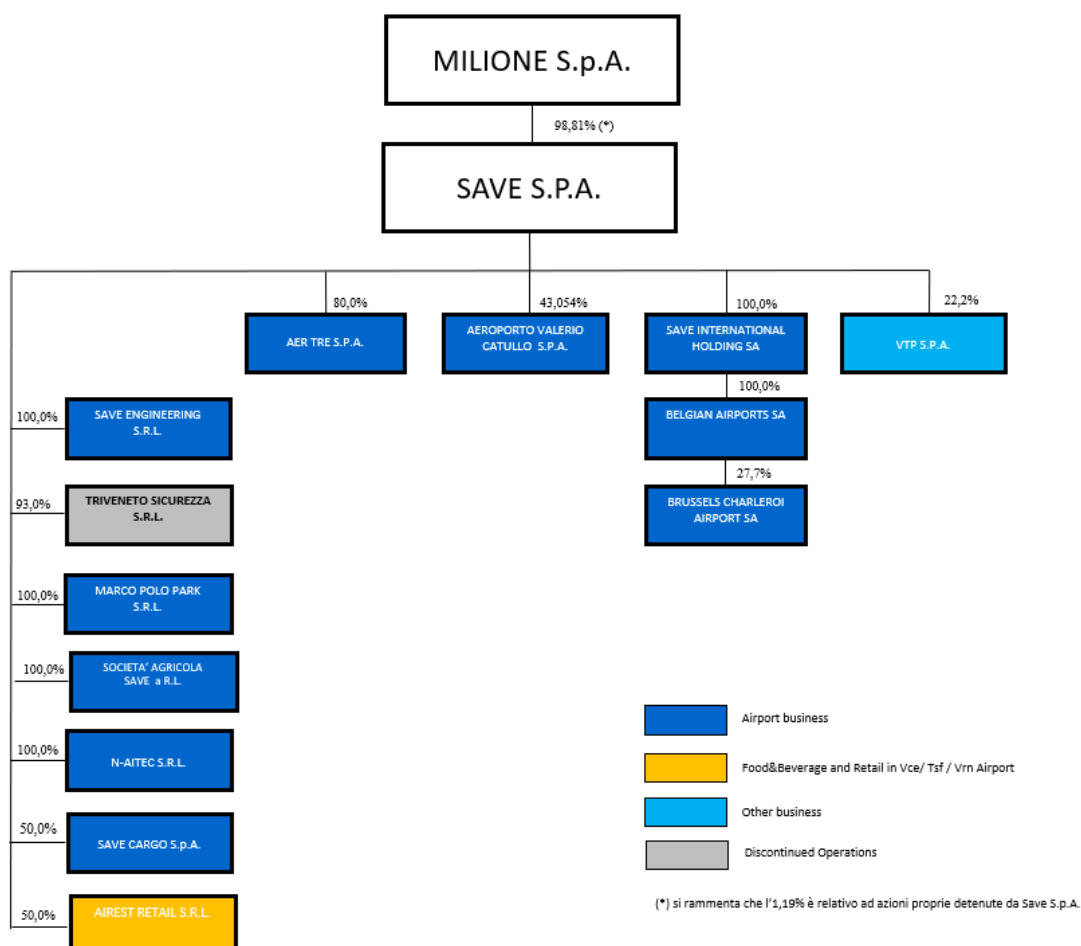
Nel presente documento vengono utilizzati alcuni indicatori alternativi di *performance* non previsti dai principi contabili IFRS il cui significato e contenuto è indicato nell'apposito paragrafo della relazione degli Amministratori. Poiché tali indicatori non sono identificati come misura contabile nell'ambito degli IFRS, il criterio di determinazione potrebbe non essere omogeneo rispetto a quanto indicato da altri Gruppi o Società.

In relazione a tali indicatori alternativi di performance si segnala che, coerentemente a quanto sopra indicato, ricavi operativi ed EBITDA non includono il contributo di Triveneto Sicurezza S.r.l.

Il Gruppo

Milione S.p.A. (di seguito anche “Società” o “Milione” o “Capogruppo”), già Agora Investimenti S.p.A., detiene la partecipazione di controllo in SAVE S.p.A. – di seguito anche “SAVE” –, società *holding* di partecipazioni che opera anche attraverso le sue controllate principalmente nella gestione di aeroporti. La controllata gestisce direttamente l'Aeroporto Marco Polo di Venezia e controlla la società di gestione dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso. Inoltre Save detiene rilevanti partecipazioni nelle società che gestiscono gli aeroporti Valerio Catullo di Verona Villafranca, l'aeroporto Gabriele D'Annunzio di Montichiari (BS) e nell'aeroporto di Charleroi (Belgio) oltreché in società che operano nei settori correlati alla gestione aeroportuale.

Riportiamo di seguito l'organigramma del Gruppo con le principali società operative con indicazione delle percentuali di possesso del Gruppo.



Andamento del mercato

Ci troviamo a scrivere la presente relazione sulla gestione mentre è in corso il conflitto tra Russia e Ucraina, scoppiato nell'ultima settimana di febbraio 2022. Esso rappresenta ad oggi il più importante elemento di incertezza nel momento in cui si va ad analizzare il mercato e i suoi potenziali sviluppi nel breve e medio termine; questo non solo per quanto riguarda il nostro specifico settore aeroportuale ma anche per gli impatti che tale conflitto, pur nell'ipotesi ottimista di un prossimo cessate il fuoco, porterà comunque a livello di sviluppo economico mondiale post pandemico e di relazioni politico-economiche con una nazione che rimarrà pur sempre un soggetto di primo piano nel panorama europeo e mondiale.

Guardando agli eventi che hanno caratterizzato il nostro specifico settore nel 2021, possiamo dire che l'anno è stato ancora caratterizzato dagli impatti generati dall'epidemia da COVID-19. Infatti, la prima parte dell'anno è stata caratterizzata dalla variante *delta*, che ha richiesto da parte dei vari governi l'imposizione ancora di importanti restrizioni ai movimenti delle persone, mentre, a partire dall'estate grazie all'avvio massivo della campagna vaccinale e al calo dei contagi, la seconda parte dell'anno ha visto un progressivo ritorno alla normalità nei rapporti sociali e negli spostamenti. La ripresa dei contagi, portata dalla variante *omicron* a cavallo di fine anno, non ha più richiesto pesanti limitazioni mantenendo aperti i trasferimenti sulla base del cosiddetto *green pass* e nei primi mesi del 2022 l'effetto della pandemia sembra essere ritornato sotto controllo in tutta Europa.

Più in generale, l'economia ha visto, in particolare nei primi 9 mesi del 2021, importanti segni di ripresa riportando gli indici a recuperare valori prossimi a quelli del 2019. In particolare nell'area Euro, i primi tre trimestri hanno visto il recupero degli scambi commerciali a livelli precedenti lo scoppio della pandemia, mentre nel quarto trimestre l'aumento dei contagi e le persistenti strozzature dal lato dell'offerta, che ostacolano la produzione manifatturiera, ne hanno determinato un deciso rallentamento. Un altro elemento che mette a rischio la crescita attesa per il 2022 è rappresentato dall'aumento dell'inflazione, che, trainata in particolare dai rincari eccezionali della componente energetica, ha raggiunto nell'area euro i suoi valori massimi dall'avvio dell'Unione monetaria.

In questo senso gli effetti determinati dalla guerra in corso, ancora non stimabili in modo attendibile ma sicuramente di rilevante impatto economico futuro, contribuiscono a identificare il 2022 come un anno ancora caratterizzato da una alta incertezza nella sua evoluzione economica.

In questa situazione il settore aereo e aeroportuale è risultato ovviamente tra i settori maggiormente colpiti: i dati ACI Europe¹ del 2021 mostrano l'impatto ancora molto importante determinato dalle restrizioni che sono state poste in essere dai vari stati alla luce dell'alto numero dei contagi in particolare nella prima parte dell'anno: il primo semestre ha visto infatti ancora un calo del 77,7% del traffico negli aeroporti europei rispetto al 2019. Il sopraggiunto programma vaccinale massivo e il cosiddetto EU Digital Covid Certificate ha portato una parziale ripresa a partire dall'estate portando il traffico nel secondo semestre a recuperare in modo importante, pur rimanendo inferiore del 42,4% rispetto al periodo 2019. Complessivamente quindi l'anno ha chiuso con un traffico

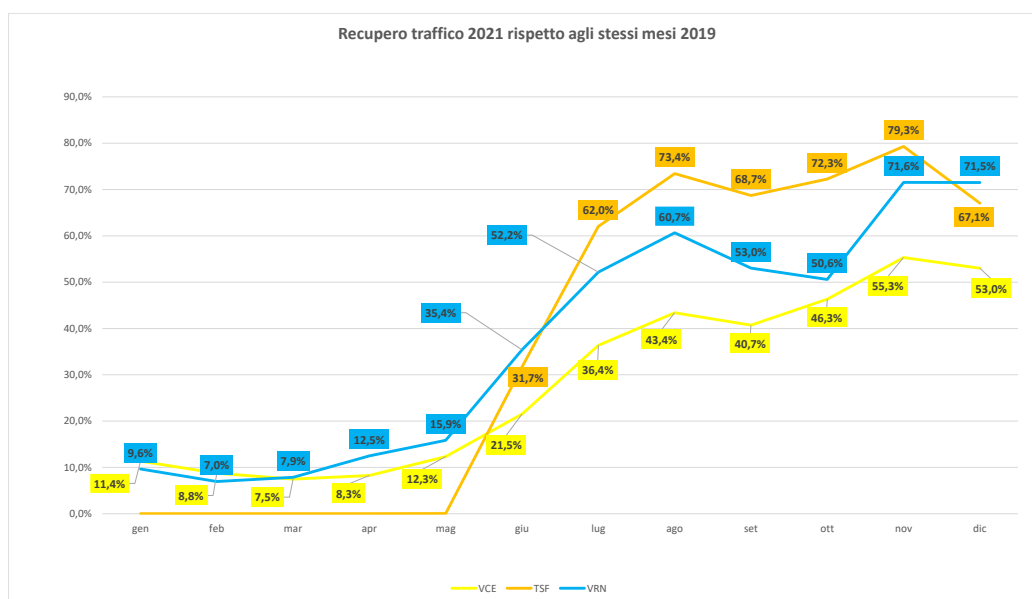
¹ ACI Europe (Airports Council International) Press Release 25 gennaio 2022

in crescita del 37% rispetto ai numeri 2020 ma pur sempre ancora in calo del 59% rispetto al 2019.

Se analizziamo l'evoluzione mensile del traffico a livello europeo, l'impatto della variante *omicron* del virus ha parzialmente stoppato la ripresa del traffico in dicembre che è ritornato ad un -39,2% sul 2019 rispetto a valori di -35,2 segnati a novembre.

Nel mercato italiano l'andamento è stato sostanzialmente simile con un traffico che ha visto gli scali, caratterizzati da una componente domestica più elevata (tipicamente gli scali del sud Italia e delle isole), registrare un recupero del traffico più rapido rispetto agli scali maggiormente influenzati dalla ripresa dei movimenti a carattere internazionale che, come detto, hanno avuto ancora pesanti restrizioni². Complessivamente il traffico negli aeroporti italiani è stato di circa 81 milioni di passeggeri inferiore di 112 milioni (-58%) rispetto ai valori del 2019.

L'andamento descritto ha comportato per il sistema degli Aeroporti del Nord Est la necessità di mantenere chiuso lo scalo di Treviso ancora nei primi 5 mesi dell'anno, mentre tutti i tre aeroporti adibiti principalmente al traffico passeggeri hanno visto una interessante ripresa a partire dall'estate, caratterizzata dalle specificità dei singoli scali. Di seguito un grafico che mette in evidenza il recupero costante rispetto agli stessi mesi del 2019 operato dai diversi scali del sistema.



Al netto delle incertezze sopra citate e connesse agli effetti indiretti del conflitto russo-ucraino, il 2022 si presenterebbe come l'anno dell'effettiva ripresa negli spostamenti, consentendo un recupero del traffico importante rispetto ai valori consuntivati nel 2021 in linea coi valori mensili di ripresa registrati sul finire dell'anno; per il nostro sistema aeroportuale, il blocco del traffico aereo definito su Russia e Ucraina, già limitato dal mancato riconoscimento del vaccino Sputnik nella comunità europea, non peggiora significativamente le nostre previsioni per il 2022. L'evoluzione del prezzo dei carburanti invece, arrivato ai suoi massimi storici, potrebbe avere un importante impatto sui prezzi dei biglietti aerei con conseguente riduzione della propensione a viaggiare; a questo si potrebbero aggiungere ulteriori impatti dovuti ad una escalation della guerra in corso che al momento non sono ancora prevedibili nella loro complessità.

²Statistiche Assaeroporti 2021

Struttura del Gruppo

La struttura del Gruppo non ha subito sostanziali mutamenti ma si segnalano di seguito alcune operazioni volte da una parte alla ricerca di una maggiore flessibilità operativa e dall'altra ad un aumento delle quote di possesso di alcune partecipate che consentiranno un maggiore coinvolgimento nella gestione operativa e strategica di tali scali.

Per quanto riguarda il primo aspetto, nel corso del mese di ottobre la società controllata Save S.p.A. ha pubblicato in Gazzetta ufficiale l'avviso di gara per la selezione di un operatore economico cui cedere l'intero capitale sociale della società controllata Triveneto Sicurezza S.r.l., a cui è affidato il servizio di controllo, vigilanza e sicurezza presso l'aeroporto Marco Polo di Venezia e presso l'aeroporto Antonio Canova di Treviso. Il 27 gennaio 2022 il Gruppo SAVE ha concluso la gara per la vendita della controllata a favore di uno dei leader nazionali delle attività di vigilanza che consentirà di continuare l'alta qualità del servizio fin qui reso da Triveneto Sicurezza consentendo al tempo stesso il recupero di una flessibilità operativa e gestionale possibile solo a Gruppi di determinate dimensioni e diversificazioni di business/mercato.

Nel corso del 2021, SAVE Spa ha inoltre sottoscritto l'aumento di capitale della partecipata Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca Spa portando la sua quota di partecipazione al 43,05% e diventando così, anche a seguito dello scioglimento della società pubblica Aerogest srl, il socio di maggioranza relativa della società.

Inoltre, sempre nell'ottica di aumentare la presenza del Gruppo nelle partecipate che gestiscono aeroporti, nel giugno 2021 si è proceduto ad acquisire la quota di minoranza, in mano ad una società locale, della controllata Belgian Airport Sa, permettendo così alla stessa di siglare, con le componenti pubbliche della partecipata Brussels South Charleroi Airport SA (BSCA), nuovi accordi parasociali che hanno comportato una modifica delle regole di governance, aumentando la presenza operativa e strategica dei rappresentanti del nostro Gruppo, e la partecipazione all'aumento di capitale sociale, deliberato dall'Assemblea il 23 febbraio 2022, di cui la prima tranche, esclusivamente in favore di Belgian Airport, ha consentito l'aumento della quota di partecipazione in BSCA al 48,32%.

Analisi dei risultati consolidati Gruppo Milione

Presentiamo di seguito il conto economico consolidato riclassificato del Gruppo (importi in migliaia di Euro):

EURO / 1000	2021		2020		DELTA	
			RIESPOSTO			
Ricavi operativi e altri proventi	86.429	100,0%	70.721	100,0%	15.708	22,2%
Per materie prime e merci	833	1,0%	1.282	1,8%	(449)	-35,1%
Per servizi	36.023	41,7%	34.040	48,1%	1.983	5,8%
Per godimento di beni di terzi	4.965	5,7%	3.933	5,6%	1.032	26,2%
Costo del lavoro	27.990	32,4%	25.544	36,1%	2.446	9,6%
Oneri diversi di gestione	1.985	2,3%	2.220	3,1%	(235)	-10,6%
Totale costi operativi	71.795	83,1%	67.019	94,8%	4.776	7,1%
EBITDA	14.634	16,9%	3.702	5,2%	10.932	295,3%
Amm.ti e svalutazioni imm. immateriali	60.556	70,1%	59.144	83,6%	1.412	2,4%
Amm.ti e svalutazioni imm. materiali	11.377	13,2%	11.505	16,3%	(128)	-1,1%
Acc.to a Fondo Rinnovamento	3.370	3,9%	2.604	3,7%	766	29,4%
Perdite e rischi su crediti	2.204	2,6%	475	0,7%	1.729	364,0%
Accantonamenti per rischi e oneri	0	0,0%	162	0,2%	(162)	-100,0%
Totale ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	77.507	89,7%	73.890	104,5%	3.617	4,9%
EBIT	(62.873)	-72,7%	(70.188)	-99,2%	7.315	-10,4%
Proventi e (oneri) finanziari	(22.774)	-26,4%	(23.340)	-33,0%	566	2,4%
Utili/perdite da Collegate e <i>Joint Venture</i> valutate con il metodo del patrimonio netto	(13.233)	-15,3%	(19.753)	-27,9%	6.520	33,0%
Risultato ante imposte	(98.880)	-114,4%	(113.281)	-160,2%	14.401	12,7%
Imposte	(23.303)	-27,0%	(31.658)	-44,8%	8.355	26,4%
Utile/(Perdita) attività in funzionamento	(75.577)	-87,4%	(81.623)	-115,4%	6.046	7,4%
Utile/(Perdita) attività cessate/destinate a essere cedute	(932)	-1,1%	(2.357)	-3,3%	1.425	
Utile/(Perdita) di periodo	(76.509)	-88,5%	(83.980)	-118,7%	7.471	8,9%
Minorities	818	0,9%	3.375	4,8%	(2.557)	75,8%
Risultato netto di Gruppo	(75.691)	-87,6%	(80.605)	-114,0%	4.914	6,1%

A seguito della prospettata cessione, il contributo ai valori consolidati di Triveneto Sicurezza S.r.l. è presentato come *Discontinued Operations* ai sensi dell'IFRS 5; in particolare, si rileva che i valori economici riferibili a Triveneto Sicurezza S.r.l. dei due esercizi a confronto, sono presentati nella voce "Utile (perdita) da attività cessate/destinate a essere cedute" e le voci relative alle Continuing Operations sono state esposte senza tener conto dell'elisione delle transazioni infragruppo verso Triveneto Sicurezza S.r.l.

I valori relativi all'attività operativa di Conto Economico del Gruppo sono principalmente derivati dal consolidamento di SAVE S.p.A. e del Gruppo a questa facente capo che opera negli scali aeroportuali di Venezia e Treviso.

Come si evince dalle considerazioni esposte nei paragrafi precedenti, l'anno è stato ancora caratterizzato da volumi nettamente inferiori alla normalità, con un traffico passeggeri del sistema Venezia-Treviso che, pur registrando un incremento del 42,8% sul 2020, si è fermato su livelli del 68,6% inferiori a quelli registrati nel 2019.

Di conseguenza anche i dati economici risentono di una gestione operativa sub ottimale che vede i ricavi risentire in modo ovviamente importante di un traffico che, per volumi e composizione, risulta nettamente diverso da una normalità operativa e, sul lato dei costi, della necessità di mantenere una infrastruttura operativa aperta con una forte componente di costi fissi. Conseguentemente il confronto rispetto ai valori dell'esercizio precedente, come per lo scorso esercizio, continua a mantenersi scarsamente significativo.

I **ricavi operativi ed altri proventi** dell'esercizio risultano in crescita del 22,2% rispetto allo scorso esercizio e pari a 86,5 milioni di Euro. Il dato risulta così dettagliato:

EURO / 1000	2021				2020				DELTA				DELTA %
	TOTALE	VENEZIA	TREVISIO	ALTRI	TOTALE	VENEZIA	TREVISIO	ALTRI	TOTALE	VENEZIA	TREVISIO	ALTRI	
Diritti e Tariffe Aeronautiche	51.247	45.780	5.467	0	38.664	36.458	2.206	0	12.583	9.322	3.261	0	32,5%
Handling	1.751	888	863	0	812	507	305	0	939	381	558	0	115,6%
Ricavi Aeronautici	52.998	46.668	6.330	0	39.476	36.965	2.511	0	13.522	9.703	3.819	0	34,3%
Biglietteria	63	2	61	0	17	5	12	0	46	(3)	49	0	270,6%
Parcheggi	7.649	6.681	968	0	5.958	5.644	314	0	1.691	1.037	654	0	28,4%
Pubblicità	868	817	51	0	1.358	1.260	98	0	(490)	(443)	(47)	0	-36,1%
Commerciale	13.955	12.219	1.736	0	11.950	11.258	692	0	2.005	961	1.044	0	16,8%
Ricavi Non Aeronautici	22.535	19.719	2.816	0	19.283	18.167	1.116	0	3.252	1.552	1.700	0	16,9%
Altri ricavi	10.896	5.562	324	5.010	11.962	5.669	212	6.081	(1.066)	(107)	112	(1.071)	-8,9%
Totale Ricavi	86.429	71.949	9.470	5.010	70.721	60.801	3.839	6.081	15.708	11.148	5.631	(1.071)	22,2%

A fronte del persistente calo dei volumi di attività, il management ha continuato una gestione attenta volta alla mitigazione degli effetti di tale situazione. Fondamentale l'attenzione sulla contrazione dei costi di gestione ritenuti non indispensabili, anche attraverso l'attivazione, a tutela dei dipendenti, della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, fino al 15 marzo, e della Cassa Integrazione in deroga (cosiddetta Cassa COVID) per il rimanente periodo dell'anno; inoltre si è provveduto alla rinegoziazione dei rapporti contrattuali con tutti i principali fornitori ed a porre in essere numerose azioni operative volte alla riduzione dei consumi. È utile sottolineare come la struttura dei costi del Gruppo è maggiormente funzione della gestione dell'infrastruttura più che dell'evoluzione del traffico in quanto, in particolare nello scalo di Venezia, non vengono gestite le attività di *handling*. Le azioni messe in atto hanno consentito di contenere i costi a su valori inferiori di circa il 39% rispetto al 2019, esercizio che continua a essere preso di riferimento come ultimo elemento di normalità operativa.

Grazie quindi ai maggiori volumi di traffico ed al contenimento dei costi operativi il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è risultato pari a 14,6 milioni di Euro rispetto ai 3,7 milioni di Euro dello scorso esercizio, risultato che tiene conto della riclassifica tra le attività destinate alla vendita del risultato conseguito dalla controllata Triveneto Sicurezza S.r.l.

Il **risultato operativo (EBIT)** risulta ancora negativo per circa 62,8 milioni di Euro rispetto ai circa 70,2 milioni di Euro del 2020, con maggiori ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti a rischi per circa 3,6 milioni di euro, di cui circa 1,7 per maggiori accantonamenti per rischi su crediti, sostanzialmente riferiti alla gestione dei crediti verso Alitalia in amministrazione controllata.

Anche il **risultato della gestione finanziaria** risente della situazione complessiva del settore in cui opera il nostro Gruppo e registra ancora un saldo negativo per circa 36 milioni di Euro, in miglioramento rispetto al saldo negativo di 43 milioni di euro del 2020 sostanzialmente per un miglioramento dei risultati delle società collegate e *joint venture* che vengono valutate ad *equity*. Tali società, infatti, gestiscono direttamente infrastrutture (Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca, BSCA) o forniscono servizi ad esse correlate (Airest, VTP per citare le principali) e hanno risentito ancora in misura importante della crisi connessa alla pandemia, in alcuni casi anche su valori inferiori al 2020. Il risultato delle partecipazioni risulta negativo quindi per 13,2 milioni di Euro rispetto ai 19,7 milioni di Euro registrato nell'esercizio precedente.

Leggermente inferiore il saldo degli oneri e proventi finanziari rispetto al precedente esercizio (-0,6 milioni di Euro) risultato delle coperture messe in atto e di tassi base inferiori che hanno più che compensato il maggior indebitamento del Gruppo.

Il saldo delle **imposte** correnti e differite per il 2021 risulta positivo per 23,3 milioni di Euro in quanto, confidando in un recupero di redditività nei prossimi esercizi, come

illustrato in maggiore dettaglio a commento del test di impairment effettuato, sono state stanziare imposte anticipate, al netto delle imposte differite, per 23,7 milioni di Euro.

Il **risultato netto di competenza del Gruppo** risulta pari ad una perdita di 75,7 milioni di Euro in miglioramento rispetto la perdita di 80,6 milioni di Euro dello scorso esercizio.

Stato Patrimoniale del Gruppo Milione Riclassificato

EURO /1000	31/12/2021	31/12/2020	VARIAZIONE
Immobilizzazioni materiali	57.576	66.773	(9.197)
Diritti di utilizzo delle concessioni	604.942	626.831	(21.889)
Immobilizzazioni immateriali	1.024.695	1.058.304	(33.609)
Immobilizzazioni finanziarie	84.663	82.094	2.569
Crediti per imposte anticipate	57.953	43.712	14.241
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	1.829.829	1.877.714	(47.885)
Fondo TFR	(3.407)	(3.808)	401
Fondi per rischi e imp. differite	(233.056)	(240.735)	7.679
Capitale Fisso da attività destinate ad essere cedute	(80)	0	(80)
CAPITALE FISSO	1.593.286	1.633.171	(39.885)
Magazzino	2.299	2.172	127
Crediti verso clienti	35.337	21.088	14.249
Crediti tributari	2.204	6.566	(4.362)
Altri crediti e altre attività a breve	6.530	5.895	635
Debiti verso fornitori e acconti	(48.444)	(61.294)	12.850
Debiti tributari	(1.336)	(1.347)	11
Debiti v/ istituti previd. e sicurezza sociale	(2.543)	(3.122)	579
Altri debiti	(42.542)	(36.686)	(5.856)
Capitale Circolante netto da attività destinate ad essere cedute	516	0	516
TOTALE CAP.CIRC.NETTO	(47.979)	(66.728)	18.749
TOT. CAPITALE INVESTITO	1.545.307	1.566.443	(21.136)
Patrimonio netto di gruppo	502.887	573.202	(70.315)
Patrimonio netto di terzi	2.471	7.221	(4.750)
PATRIMONIO NETTO	505.358	580.423	(75.065)
Cassa e attività a breve	(25.126)	(52.719)	27.593
Debiti verso banche a breve	60.662	37.971	22.691
Debiti verso banche a lungo	999.287	992.787	6.500
Debiti verso altri finanziatori	5.276	8.131	(2.855)
Crediti finanziari verso società del gruppo e correlate	(591)	(150)	(441)
Debiti finanziari correlati ad attività nette destinate ad essere cedute	441	0	441
TOTALE POSIZIONE FIN.NETTA	1.039.948	986.020	53.928
TOT. FONTI FINANZIARIE	1.545.307	1.566.443	(21.136)

A seguito della prospettata cessione, il contributo ai valori consolidati di Triveneto Sicurezza S.r.l. è presentato come *Discontinued Operations* ai sensi dell'IFRS 5. In particolare i valori patrimoniali in essere alla data del 31 dicembre 2021 sono classificati nelle voci "Attività destinate ad essere cedute" e "Passività collegate ad attività destinate ad essere cedute" e le voci relative alle Continuing Operations sono state espone senza tener conto dell'elisione delle transazioni infragruppo verso Triveneto Sicurezza S.r.l.

L'evoluzione della struttura patrimoniale del Gruppo Milione rispecchia l'evoluzione dell'operatività del Gruppo Save nel corso dell'esercizio. A fronte del brusco calo di attività e a salvaguardia della posizione di liquidità del Gruppo, il management ha operato una sospensione del piano di investimenti in corso nei diversi scali gestiti al fine di rivedere le necessità degli stessi nella prospettiva del mutato contesto e riprogrammare coerentemente gli interventi.

Infatti il **Capitale Fisso** si riduce di circa 39,9 milioni di Euro per effetto di ammortamenti per circa 71,9 milioni di Euro che più che compensano gli investimenti realizzati nell'esercizio pari a circa 7 milioni di Euro, rispetto a 178,1 milioni di Euro realizzati nel 2019 e 46,6 milioni di Euro del 2020, e gli investimenti finanziari di circa 16,6 milioni di Euro realizzati per la sottoscrizione dell'aumento di capitale nella

partecipata Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca spa. La contrazione degli investimenti è frutto delle azioni di contenimento degli esborsi messe in atto nel corso del 2020 in risposta alla crisi pandemica.

E' continuata anche in questo esercizio la riduzione del saldo negativo del **Capitale Circolante Netto** che passa dai 66,7 milioni di Euro (95 milioni al 31 dicembre 2019) ai 48 milioni di Euro di fine 2021, principalmente per effetto della riduzione dei debiti verso fornitori e dell'aumento dei crediti verso clienti in linea con il maggior traffico realizzato nell'ultimo trimestre rispetto ai 12 mesi precedenti.

Il **patrimonio netto** è pari a Euro 505,4 milioni, rispetto al saldo pari a circa Euro 580,4 milioni del 31 dicembre 2020; la riduzione è principalmente riconducibile al risultato dell'esercizio, al lordo della quota di terzi, pari ad una perdita di circa Euro 75,7 milioni.

Posizione Finanziaria Netta

La **posizione finanziaria netta** di Gruppo è passata da una situazione debitoria registrata al 31 dicembre 2020 pari ad Euro 986 milioni, ad una situazione, sempre negativa, al 31 dicembre 2021, pari ad Euro 1.039,9 milioni.

(MIGLIAIA DI EURO)	31/12/2021	31/12/2020
Cassa e altre disponibilità liquide	24.587	52.719
Attività finanziarie verso società del gruppo destinate alla cessione (<i>Discontinued Operations</i>)	441	
Altre attività finanziarie	690	150
Attività finanziarie	25.718	52.869
Debiti bancari	60.662	37.971
Altre passività finanziarie quota corrente	377	3.325
Passività finanziarie in <i>Discontinued Operations</i>	441	0
Passività a breve	61.480	41.296
Debiti finanziari verso banche al netto della quota corrente	999.287	992.787
Debiti finanziari verso altri al netto della quota corrente	4.899	4.806
Passività a lungo	1.004.186	997.593
Posizione finanziaria netta in <i>Continuing Operations</i>	(1.040.389)	
Posizione finanziaria netta in <i>Discontinued Operations</i>	441	
Posizione finanziaria netta	(1.039.948)	(986.020)
Totale debiti lordi verso banche	1.059.949	1.030.758

Il fabbisogno finanziario dell'esercizio è stato coperto principalmente attraverso l'utilizzo della cassa in essere al 31 dicembre 2020 e un maggiore utilizzo per 30 milioni di Euro delle linee di affidamento in essere a livello di Capogruppo.

Il management nel corso dell'esercizio ha negoziato un importante revisione delle principali linee di affidamento in essere che si è conclusa con un accordo sottoscritto nei primi mesi del 2022.

In particolare, è stata estesa la scadenza dell'Eurobond in essere portandolo dal 2026 al 2028 concordando al tempo stesso delle modifiche che migliorano i termini di mantenimento di determinati parametri finanziari.

In aggiunta è stato negoziato un nuovo pacchetto di linee di credito (*Senior Facilities Agreement*) che ha portato ad un aumento delle linee disponibili per 45 milioni di Euro e una durata più lunga di due anni (dal 2025 al 2027) rispetto alle attuali linee di credito, che verranno quindi rimborsate. Questo nuovo accordo ha avuto il suo perfezionamento il 16 febbraio 2022 ed è stato sottoscritto da un pool di banche composto, oltre che dagli Istituti di credito già presenti nella precedente linea, da due primari Istituti finanziari come Cassa Depositi e Prestiti e Mediobanca.

Con riferimento a tutte le linee di credito in essere al 31 dicembre 2021, anticipando le scadenze contrattuali, il Management ha provveduto a rinegoziare con successo con tutti i finanziatori del Gruppo alcune clausole contrattuali, tra le quali quelle relative al rispetto di alcuni parametri finanziari da determinarsi sui dati consolidati del Gruppo, alla luce delle implicazioni economiche e finanziarie che la pandemia da Covid-19 ha portato sui risultati del Gruppo Milione.

Investimenti sul sedime aeroportuale di Venezia e Treviso

Gli investimenti complessivi realizzati nell'anno ammontano ad Euro 7,6 milioni, di cui circa Euro 0,7 milioni a valere sul fondo rinnovamento beni in concessione.

Tra i principali investimenti realizzati nel corso del 2021, si evidenziano Euro 2,7 milioni in investimenti hardware e software, Euro 2,8 milioni per investimenti e opere volte al mantenimento dell'operatività delle infrastrutture esistenti sul sedime aeroportuale di Venezia e Treviso, Euro 0,8 milioni per il mantenimento del terminal di Venezia ed altri incrementi di minore entità.

Indicatori alternativi di performance

Oltre agli indicatori finanziari previsti dagli IFRS, vengono presentati alcuni indicatori alternativi di *performance* al fine di fornire una più completa informativa sulla gestione economica e sulla situazione patrimoniale e finanziaria. Di seguito si riporta una descrizione delle modalità di determinazione di detti indicatori alternativi, potendo non essere univoci e comparabili con le prassi in essere presso altri operatori.

Per “EBITDA” si intende il risultato prima di ammortamenti, accantonamenti per rischi e fondo rinnovamento, svalutazioni, gestione finanziaria, imposte ed operazioni non ricorrenti.

Per “EBIT” si intende il risultato prima di gestione finanziaria, imposte e operazioni non ricorrenti.

La “Posizione finanziaria Netta” include liquidità, crediti finanziari e titoli correnti, al netto dei debiti finanziari (correnti e non correnti) e del *fair value* degli strumenti finanziari derivati.

Per “Totale Capitale circolante netto” si intende somma di magazzino, crediti commerciali, crediti e debiti tributari e previdenziali, altre attività e passività, debiti commerciali.

Si precisa che per “Capitale investito netto” si intende la somma del “Capitale circolante netto” così come sopra definito e immobilizzazioni al netto del fondo TFR e di fondi rischi sommate alle Altre attività non finanziarie non correnti.

Per “ROS” si intende il rapporto tra EBIT così come sopra definito e Ricavi.

Per “ROI” si intende il rapporto tra EBIT così come sopra definito e Capitale investito netto.

Per “Gearing” si intende il rapporto tra Posizione Finanziaria Netta e Patrimonio netto.

Per “Totale Organico” si intende il numero dei dipendenti iscritti a libro matricola all'ultimo giorno del periodo di riferimento.

Per “Movimenti” si intende il numero totale degli aeromobili in arrivo/partenza.

Per “Passeggeri” si intende il numero totale dei passeggeri in arrivo/partenza.

Garanzie Prestate

GARANZIE RILASCIATE

(MIGLIAIA DI EURO)

IMPORTO

FIDEJUSSIONI:	1.028
- A GARANZIA DI CONTRATTI DI LOCAZIONE	411
- A GARANZIA DI CONTRIBUTI PUBBLICI	461
- A GARANZIA DI FINANZIAMENTI	-
- ALTRE	156
IPOTECHE E PEGNI A GARANZIA DI FINANZIAMENTI	36.212
TOTALE GARANZIE RILASCIATE	37.240

La Società ha dato in pegno a favore dei propri finanziatori le azioni detenute di SAVE SpA.

Risultano inoltre posti in pegno a favore degli stessi finanziatori i conti correnti di Milione il cui saldo bancario al 31 dicembre 2021 è pari a circa 669 migliaia di Euro.

Si segnala poi che anche le azioni di Milione stessa sono in pegno a favore degli stessi istituti di credito.

Risorse Umane

Di seguito l'analisi dei dati relativi ai dipendenti del Gruppo.

ORGANICO	31-12-21		31-12-20		VAR. 31/12 - 31/12	
	FULL TIME	PART TIME	FULL TIME	PART TIME	FULL TIME	PART TIME
Dirigenti	17	0	21	0	(4)	0
Quadri	48	0	57	1	(9)	(1)
Impiegati	571	239	617	227	(46)	12
Operai	138	50	139	40	(1)	10
TOTALE	774	289	834	268	(60)	21
TOTALE ORGANICO	1.063		1.102		(39)	

Il personale dell'attività aeroportuale in forza al 31 dicembre 2021, inclusi sia i dipendenti *full time* che *part-time* nonché i dipendenti assunti con contratto a tempo determinato, risultava pari a 1.063 collaboratori, con un decremento di 39 unità rispetto al 31 dicembre 2020.

Il *full-time equivalent* fine mese dell'organico al 31 dicembre 2021 è di 986 unità, contro 1.036 unità dell'anno 2020. Il *full-time equivalent* medio dell'esercizio 2021 risulta pari a 996 unità.

Tali valori includono il personale della Triveneto Sicurezza S.r.l., società posta in cessione, che alla data del 31 dicembre 2021 era costituito da n. 366 collaboratori con un decremento di 32 unità rispetto al 31 dicembre 2020.

Gestione Aeroportuale Approfondimenti

Gestione Aeroportuale

Il traffico aereo a livello globale è ancora fortemente condizionato dalla situazione pandemica che si è sviluppata a partire dal mese di marzo 2020.

Per quanto riguarda i dati degli aeroporti europei, il volume passeggeri tra gennaio e dicembre 2021 ha registrato un calo del -59% rispetto al 2019 (+36,9% sul 2020 - dati ACI Europe). La movimentazione cargo ha avuto un andamento positivo del +21,8% rispetto al 2020 (+7,7% sul 2019).

I dati disponibili sul traffico degli scali nazionali confermano una flessione del traffico intorno al -60% rispetto al periodo pre-pandemia, per circa 80 milioni di passeggeri.

Polo Aeroportuale Nordest

Nel 2021 il traffico del polo aeroportuale del Nord-Est ha superato i 6 milioni di passeggeri, con un incremento del +42% rispetto allo stesso periodo del 2020 ed una flessione del -67% sui volumi del 2019, anno di riferimento per il traffico pre-pandemia. Questo risultato è stato raggiunto grazie alla ripartenza avvenuta nel terzo trimestre dell'anno, dopo un primo semestre pesantemente condizionato dal protrarsi della pandemia.

Tra luglio e dicembre gli scali di Venezia, Treviso e Verona hanno movimentato oltre 5 milioni di passeggeri, -49% rispetto allo stesso periodo del 2019.

Sistema Aeroportuale Venezia

Per il Sistema (Venezia e Treviso) l'anno 2021 si è chiuso con un volume di traffico complessivo pari a 4.659.150 passeggeri, per 53.051 movimenti, con una variazione percentuale sul 2020 rispettivamente del +42.8% e del +37.5%.

Lo scalo di Venezia ha movimentato 3.437.204 passeggeri (+22.8% sul 2020, con un recupero del 30% sui volumi del 2019), per 39.165 movimenti.

Lo scalo di Treviso è stato chiuso dal mese di marzo 2020 a causa dell'emergenza Coronavirus e le operatività sono state ripristinate all'inizio del mese di giugno di quest'anno. I passeggeri movimentati negli ultimi 7 mesi del 2021 sono stati oltre 1,2 milioni, con un picco di oltre 215 mila passeggeri nel mese di agosto e un recupero del 64% rispetto allo stesso periodo del 2019 (i movimenti complessivi sono stati quasi 14 mila).

Evidenziamo nella seguente tabella i principali indici di traffico riferiti all'anno 2021, comparati con i dati relativi al 2020 e al 2019:

SISTEMA AEROPORTUALE VENEZIA

Progressivo al mese di dicembre

	GEN/DIC 2021	V. % '21/'20	V. % '21/'19
SAVE			
Movimenti	39.165	14%	-59%
Passeggeri	3.437.204	23%	-70%
Tonnellaggio	2.542.843	10%	-64%
Merce (Tonnellate)	44.228	8%	-31%
AERTRE			
Movimenti	13.886	226%	-42%
Passeggeri	1.221.946	164%	-62%
Tonnellaggio	644.097	181%	-52%
Merce (Tonnellate)	18		
SISTEMA			
Movimenti	53.051	37%	-56%
Passeggeri	4.659.150	43%	-69%
Tonnellaggio	3.186.940	25%	-62%
Merce (Tonnellate)	44.246	8%	-31%

Venezia

Nel corso del 2021 le operatività dello scalo di Venezia sono state pesantemente condizionate dal protrarsi della pandemia mondiale di Covid-19, che ha avuto e ha ancora forti ripercussioni sul territorio, soprattutto per il traffico turistico, ma anche per la componente di traffico business.

Per quanto riguarda il turismo della Regione Veneto, il quadrimestre estivo giugno-settembre ha retto il confronto con lo stesso periodo 2019, con oltre 8 milioni di arrivi (-23,7% rispetto al 2019) e oltre 39 milioni di presenze (-14,7%). Nel complesso, l'intero periodo gennaio-ottobre 2021 ha mostrato forti incrementi rispetto ad un 2020 penalizzato da interi mesi di lockdown (+41,2% degli arrivi e +51,6% delle presenze), mentre il confronto con il 2019 è stato ancora negativo (con un andamento degli arrivi del -41,9% anno su anno).

Venezia ha chiuso il 2021 con 3.437.204 passeggeri (+23% rispetto al 2020) e un recupero del 30% sui volumi del 2019. La performance dello scalo è stata inferiore alla media nazionale che, con una stima di circa 80 milioni di passeggeri, registra un recupero del 40% rispetto al 2019.

Oltre l'80% del traffico del 2021 si è concretizzato nel secondo semestre, dopo l'implementazione del Green Pass e l'allentamento delle restrizioni Covid. Da maggio 2021 in poi il recupero sul 2019 è cresciuto progressivamente a doppia cifra fino al picco del 55% a novembre, trend che avrebbe dovuto riconfermarsi anche per il resto della stagione invernale, in assenza della variante Omicron che sta temporaneamente riducendo le percentuali di recupero.

La forte vocazione al traffico internazionale ed intercontinentale dell'aeroporto di Venezia è alla base della ripresa più lenta rispetto agli altri aeroporti italiani favoriti da una maggior componente domestica, la prima a riprendersi dopo la pandemia.

Il mercato domestico a Venezia rappresentava nel 2019 il 13% del traffico, mentre nel 2021 ha contribuito per il 37%, con una variazione sull'incidenza più che doppia rispetto alla media nazionale. Nonostante il ridimensionamento di easyJet ed Alitalia/ITA, la potenzialità di Venezia è stata colta da Ryanair e Wizz Air che hanno rispettivamente portato 650 mila e 100 mila passeggeri domestici, con Volotea che ha mantenuto i propri volumi costanti.

I vettori operativi a Venezia hanno cercato di sfruttare le opportunità generatesi dai cambiamenti dei flussi di traffico avvenuti durante la pandemia, modificando la propria capacità.

Il mercato internazionale nel 2019 rappresentava l'87% del traffico (oltre 10 milioni di passeggeri), passando al 63% nel 2021 (circa 2,1 milioni), con un calo del 78% anno su anno.

Il Regno Unito era il primo mercato per Venezia nel 2019, con 1,8 milioni di passeggeri. Nel 2021 è passato a 160 mila passeggeri, meno di un decimo dei volumi 2019.

La Spagna ha registrato una contrazione di circa 900 mila passeggeri rispetto al 2019 (-73%). Terzo mercato internazionale per Venezia, ha sofferto l'uscita di Air Europa e l'operatività ridotta degli altri vettori operativi sul mercato spagnolo.

Il mercato russo è sceso a 19 mila passeggeri nel 2021 (rispetto ai 185 mila del 2019) principalmente per la quasi totale chiusura legata ai problemi di riconoscimento del vaccino Sputnik da parte della Comunità Europea.

Olanda e Germania sono i due mercati europei su cui Venezia ha recuperato in misura maggiore rispetto alla media nazionale, grazie alla continuità di servizio garantita da KLM e Lufthansa con i voli pluri-giornalieri verso i rispettivi hub.

Insieme a Istanbul, Francoforte ed Amsterdam si sono confermati nel 2021 come principali punti di connessione per il traffico indiretto, che ha rappresentato il 19% del volume complessivo di passeggeri. La principale destinazione raggiunta via hub è stata Atlanta (volo diretto operativo da agosto), seguita da Dhaka e Dakar.

Segmento più colpito dalle restrizioni Covid, i voli diretti lungo raggio a Venezia contribuivano nel 2019 per quasi 1 milione di passeggeri, pari all'8% del traffico complessivo. Nel 2021 le sole operatività di Delta Airlines ed Emirates hanno totalizzato 70 mila passeggeri, con un decremento del -93%.

La totale chiusura dei principali paesi asiatici e dell'Australia ha ridotto a circa 78 mila passeggeri i flussi complessivi del 2021 rispetto al milione del 2019.

Principale destinazione nel 2021 si è riconfermata Catania, con quasi 350 mila passeggeri (operatività dirette di Ryanair, Wizz Air e Volotea), seguita da Parigi CDG e Palermo. Delle principali 10 destinazioni dello scalo veneziano 5 sono domestiche.

Principale vettore dello scalo per volume di traffico passeggeri nel 2021 è stato Ryanair, con oltre 800 mila passeggeri movimentati e una quota del 24% del traffico complessivo. Seguono Volotea (che ha trasportato oltre 450 mila passeggeri), Easyjet (circa 400 mila passeggeri), Air France e Lufthansa. I primi 5 vettori hanno movimentato il 60% del totale.

Grazie al progredire della campagna vaccinale e all'introduzione del green pass, la maggior parte dei vettori europei ha riattivato i propri collegamenti punto a punto nel corso dell'anno, tra i quali ricordiamo: Aegean Airlines su Atene, TAP su Lisbona, SAS e Norwegian su Copenaghen ed Air Baltic su Riga, che si sono aggiunti ai collegamenti di fideraggio verso i principali hub continentali operati dai vettori network. Verso il Nord-Africa, Tunisair, Air Arabia Maroc e Royal Air Maroc hanno riavviato i voli

rispettivamente per Tunisi e Casablanca. Binter Canarias, nuovo vettore a Venezia, ha inaugurato il collegamento con Las Palmas a inizio luglio.

Easyjet ha rafforzato la propria base aggiungendo un terzo aeromobile, principalmente utilizzato per le rotte turistiche nel Mediterraneo, mentre Volotea ha incrementato la capacità offerta grazie all'introduzione in base degli Airbus A320 da 180 posti (in sostituzione degli A319 da 150 posti).

L'inserimento di Venezia tra gli scali *covid-tested* ha facilitato la ripresa di alcuni collegamenti lungo raggio. In luglio Emirates ha ripreso il collegamento Venezia-Dubai, mentre Delta Air Lines ha riattivato i voli per gli Stati Uniti (New York JFK e Atlanta).

Le restrizioni agli spostamenti hanno segnato anche nel corso del 2021 l'assenza dei flussi dall'Estremo Oriente e la limitata presenza di quelli nord-americani, inglesi e russi.

Lo scenario si sta evolvendo periodicamente e porta comunque a guardare con fiducia alla stagione estiva 2022.

La capillarità delle rotte punto a punto, che andrà ad intensificarsi con l'apertura delle nuove basi di Ryanair e Wizz Air, oltre alla consolidata presenza di Volotea ed Easyjet, si ritiene che offrirà un'ottima connettività ai passeggeri di lungo raggio che vorranno proseguire per una seconda destinazione dopo Venezia.

Tutte le operazioni dello scalo veneziano sono state e sono sempre gestite in linea con le normative vigenti, grazie alle misure adottate per garantire il distanziamento sociale, la sanificazione degli ambienti e la protezione di passeggeri e operatori tramite dispositivi.

Sono state anche attivate proposte di comarketing con i vettori, azioni di advertising e attività sul territorio, anche in sinergia con le Istituzioni locali, con la finalità di stimolare il traffico e il pronto ripristino dei collegamenti aerei a disposizione dell'utenza aeroportuale. A questo si è integrato lo sviluppo della promozione delle destinazioni aeroportuali anche attraverso i social network aziendali.

L'andamento complessivo del traffico cargo (compresi corrieri e posta) ha risentito nei primi mesi del 2021 della mancanza di aeromobili wide-bodies, destinati ai voli di medio-lungo raggio sospesi a causa della pandemia. La ripresa delle operatività di Emirates e di Delta Air Lines ha dato nuovo impulso al trasporto della merce via aerea worldwide. A questo si è aggiunto il trend positivo del traffico dei corrieri, che hanno proseguito a pieno ritmo l'attività avio sullo scalo. Complessivamente nel 2021 è stato registrato un incremento del +7,5% rispetto allo stesso periodo del 2020 (+9,1% se si considera il solo traffico via aerea), con un recupero del 69% dei volumi movimentati nel 2019.

Treviso

L'aeroporto di Treviso ha ripreso l'operatività dei voli commerciali all'inizio del mese di giugno, con l'apertura della quindicesima base in Italia da parte del vettore Ryanair.

Lo scalo era stato chiuso a marzo 2020, a seguito della drastica riduzione del traffico determinata dalla pandemia e la residuale attività era stata temporaneamente trasferita al Marco Polo di Venezia.

Dopo 14 mesi di chiusura al traffico commerciale, i passeggeri trasportati tra giugno e dicembre sono stati complessivamente 1.221.946, con un recupero del 38% sul 2019. Considerando solo il periodo di effettiva operatività (giugno-dicembre), il recupero sul 2019 è stato del 64% (superiore alla media nazionale), con un picco del 79% nel mese di novembre.

L'apertura della base Ryanair con oltre 40 destinazioni tra domestiche e internazionali e il riposizionamento di Wizz Air con i collegamenti verso l'Europa orientale ed il Sud-Italia hanno garantito maggior stabilità nei volumi di traffico.

Ryanair ha trasportato l'81% del traffico complessivo (quasi 1 milione di passeggeri). Il vettore ha già annunciato un network di 48 destinazioni per la prossima estate: l'apertura della base nel mese di giugno 2021 permetterà di proseguire il percorso di crescita verso nuovi mercati internazionali.

Pur rimanendo il primo mercato, il traffico domestico è passato da una quota sul traffico totale del 34% nel 2019 al 20% nel 2021, a seguito dello spostamento strategico delle rotte nazionali su Venezia. Il secondo mercato è stato quello spagnolo, seguito dalla Romania. Principale destinazione è stata Lamezia Terme, con oltre 84 mila passeggeri, seguita da Bruxelles Charleroi, Cagliari, Tirana e Berlino.

L'ampio ventaglio di destinazioni offerte è orientato sia al traffico outgoing (mete di vacanza, city break o collegamenti Nord-Sud) che al traffico incoming, oltre a numerose destinazioni legate al traffico etnico.

Sistema Aeroporti del Garda

Verona

Nell'analisi dei dati dell'aeroporto di Verona nel corso del 2021 va considerato che, a causa dell'emergenza Coronavirus, in data 13 marzo 2020 lo scalo aveva chiuso l'intero traffico civile mantenendo esclusivamente i voli cargo, militari, ambulanze e umanitari; solamente il 15 giugno 2020 era stata disposta la riapertura, anche se con notevoli limitazioni.

L'aeroporto di Verona ha chiuso il 2021 con 1.458.738 passeggeri (+40% vs 2020), con un calo del 60% rispetto al 2019, in linea con la media nazionale ed europea.

Nei primi tre mesi dell'anno l'attività aerea è stata alquanto ridotta a causa delle restrizioni dettate dalla seconda ondata di contagi. Il tasso di recupero sui volumi del 2019 è cresciuto progressivamente da aprile 2021, toccando l'apice nel mese di novembre, che ha fatto registrare volumi pari al 72% del 2019.

Volotea si è riconfermata principale vettore dello scalo, con una quota di mercato del 32%, seguita da Ryanair (27%) e Wizz Air (13%). Neos (8%), vettore leisure, è sceso alla quarta posizione per volume di passeggeri (era secondo vettore nel 2019).

La contribuzione del traffico domestico (70% del traffico complessivo del 2021) è quasi raddoppiata rispetto al 2019 (37%), sostenuta dal traffico leisure outgoing. Di particolare rilievo è stato l'ingresso nel mercato di Ryanair e Wizz Air, che hanno trasportato quasi il 45% dei passeggeri domestici, oltre alla performance positiva di Volotea (45% del totale), che ha recuperato il 60% del traffico su destinazioni nazionali del 2019. In controtendenza c'è stata la forte contrazione dell'operatività di Alitalia/ITA, che ha visto il vettore perdere 225 mila passeggeri rispetto al 2019 (-88% rispetto al 2019).

Per quanto riguarda il traffico internazionale, durante la pandemia il traffico dello scalo è stato tra i più veloci nel recupero sui volumi del 2019. Verona si è dimostrata abile nell'intercettare i flussi verso l'Est Europa, con alcuni mercati particolarmente positivi come Albania e Moldavia (rispettivamente secondo e quarto mercato per lo scalo di Verona nel 2021), che hanno rappresentato il 10% del traffico totale (quasi 150 mila passeggeri). Il mercato inglese e quello russo (38 mila e 15 mila passeggeri rispettivamente) sono stati i mercati principali maggiormente impattati dalle restrizioni, registrando un recupero sul 2019 che si ferma per entrambi al 7%.

Germania e Spagna, mercati di riferimento per lo scalo, non hanno superato il 20% del recupero sul 2019.

Le principali rotte domestiche sono state Catania (circa 260 mila passeggeri), Palermo e Cagliari; le destinazioni internazionali a maggior volume di traffico sono state Tirana (90 mila passeggeri), Chisinau e Amsterdam.

Dalla stagione estiva lo scalo di Verona ha evidenziato un trend crescente dei voli e del traffico passeggeri, anche grazie alla campagna vaccinale e agli annunci relativi all'introduzione del green pass europeo.

Volotea ha effettuato anche sulla base di Verona l'up-grade all'Airbus A320, incrementando la capacità offerta all'utenza. Il vettore ha inoltre già aperto alle vendite i nuovi collegamenti Verona-Barcellona e Verona-Parigi, che saranno attivati da aprile 2022.

Ryanair ha rafforzato la sua presenza, introducendo 6 nuove destinazioni: Bari, Catania, Lamezia Terme, Napoli, Corfù (per l'estate) e Manchester, annunciando già per l'estate 2022 l'operatività verso 15 destinazioni, tra cui due novità, Porto e Palma di Maiorca.

Wizz Air collega 7 destinazioni da Verona: Bari, Catania, Chisinau, Napoli, Olbia, Palermo e Tirana.

Non sono mancate anche le novità internazionali nella stagione estiva 2021: KLM ha inaugurato a Verona il collegamento estivo con Amsterdam, hub primario in Europa per il traffico in prosecuzione sulle destinazioni di medio e lungo raggio, ad integrazione dei voli già esistenti di Transavia. Air Dolomiti ha inoltre riproposto i voli verso Berlino e Düsseldorf. Eurowings ha ripristinato la rotta estiva per Colonia, sospesa dal 2019, annunciando inoltre l'introduzione del nuovo collegamento con Amburgo, che partirà ad aprile 2022.

La stagione invernale ha riconfermato l'interesse dei vettori per Verona. Grazie all'istituzione dei corridoi turistici, Neos ha riproposto i voli diretti verso l'Egitto (Sharm El Sheikh e Marsa Alam), riattivando anche i voli per Maldive e Repubblica Dominicana. Da dicembre sono iniziati i collegamenti diretti tra Verona e Dubai, che durante la stagione invernale 2021/22 ospita l'Expo.

I vettori guardano ora all'andamento della situazione pandemica e delle campagne vaccinali per sviluppare e confermare i loro programmi di potenziamento del network dalla stagione estiva 2022.

L'aeroporto di Verona è gestito in modo da fornire al passeggero totale sicurezza nello svolgimento delle attività prima del volo (in partenza) e dopo il volo (all'arrivo).

Brescia

Con quasi 40 mila tonnellate movimentate nel 2021, Brescia ha mantenuto la performance già positiva del 2020 (+1%), anno record contrassegnato dall'emergenza Coronavirus. Rispetto al 2019 i dati hanno registrato un incremento del +29%.

Le merci via aerea hanno evidenziato una crescita del +83,4% rispetto al 2020 (+370% sul 2019), per oltre 14 mila tonnellate movimentate.

La posta, che rappresenta il 63% dei volumi cargo complessivi, ha consolidato le posizioni acquisite, con un incremento del +14% rispetto al 2019, pur evidenziando una flessione del -16,7% sul 2020, legata all'assestamento delle quantità che transitano dall'hub di Brescia Montichiari.

La crescita complessiva segue l'andamento del commercio online e vede i suoi punti di riferimento nella collaborazione con Poste Italiane (che ha stabilito sullo scalo il suo hub domestico) e con DHL, che già nel 2020 ha elevato il ruolo dello scalo all'interno del suo network, portandolo da centro di back up per attività saltuarie a gateway con regolare programmazione quotidiana di voli.

Positivo è stato anche l'andamento dei movimenti e del tonnellaggio degli aeromobili di aviazione commerciale (+10,5% e +38,7% rispettivamente rispetto al 2020), grazie al consolidamento operativo di aeromobili di maggiori dimensioni.

Aeroporto di Charleroi

I passeggeri transitati all'aeroporto di Charleroi nel corso del 2021 sono stati oltre 3,7 milioni. Il principale vettore operativo dello scalo - con un *market share* del 79,5% - rimane Ryanair, che trasporta quasi 3 milioni di passeggeri. L'operatività di Ryanair a settembre 2021 è composta da 75 destinazioni.

Il vettore Wizzair, che opera a dicembre 2021 con 17 rotte, nel corso del 2021 ha trasportato invece quasi 348 mila passeggeri.

Aspetti salienti del vigente quadro normativo

Contratto di Programma e diritti aeroportuali

SAVE applica i diritti aeroportuali stabiliti sulla base del Contratto di Programma stipulato con ENAC in data 26 ottobre 2012 ed approvato con D.P.C.M. del 28 dicembre 2012, ai sensi dell'art. 17 co. 34 bis del D.L. n. 78/2009 convertito con L. 102/2009, che ha autorizzato l'ENAC a stipulare, per i sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale e comunque con un traffico superiore agli otto milioni di passeggeri annui, contratti di programma in deroga alla vigente normativa in materia, introducendo sistemi di tariffazione pluriennali con modalità di aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto. Il nuovo sistema tariffario è entrato in vigore dall'11 marzo 2013. La misura dei diritti viene aggiornata annualmente, ai sensi dell'art. 15 del Contratto di Programma. Per l'annualità 2017 i nuovi corrispettivi sono entrati in vigore dal 1° febbraio 2017 e l'ultimo aggiornamento tariffario è entrato in vigore il 1° febbraio 2018.

Ai sensi dell'art. 10 della legge 3 maggio 2019, n. 37, entrata in vigore in data 26/05/2019, è stato previsto che: l'articolo 73 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, è sostituito dal seguente:

«Art. 73 (Autorità nazionale di vigilanza). - 1. L'Autorità di regolazione dei trasporti, istituita ai sensi dell' articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, svolge le funzioni di Autorità nazionale di vigilanza di cui al presente decreto anche con riferimento ai contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102. L'Autorità suddetta attua le funzioni trasferite con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili nel proprio bilancio, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica».

Con la predetta disposizione si è previsto che l'Autorità dei Trasporti svolge le funzioni di Autorità nazionale di vigilanza anche per i contratti di programma in deroga disciplinati all'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102. Dette funzioni, in precedenza, erano riservate all'ENAC.

Il Consiglio dell'ART, con Delibera n. 84/2018 del 13 settembre 2018, ha approvato l'avvio del procedimento di revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali vigenti. Con delibera n. 118/2019 del 1° agosto 2019, l'ART ha indetto una consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante “Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali”.

Lo schema di atto di regolazione, nonché le modalità di consultazione, sono riportati rispettivamente negli Allegati A e B alla predetta delibera n. 118/2019 con cui si è provveduto, altresì, a prorogare il termine di conclusione del procedimento, inizialmente fissato al 30 settembre 2019, al 20 dicembre 2019. Il nuovo atto regolatorio è articolato in un unico documento che contiene, al suo interno, oltre alle misure di carattere generale, due soli Modelli: il Modello A per gli aeroporti con un traffico superiore a 1 milione di passeggeri annui, e il Modello B per gli aeroporti con un traffico pari o inferiore a 1 milione di passeggeri annui.

Con Delibera n. 89 del 7 maggio 2020, l'ART ha prorogato al 31 luglio 2020 il termine per la conclusione del procedimento avviato con la delibera n. 84/2018.

Da ultimo l'Autorità con delibera 136/2020 del 16 luglio 2020 ha provveduto ad approvare i Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali ed i relativi annessi determinando che tali modelli entreranno in vigore il 1° luglio 2021. SAVE ha proceduto all'impugnazione dei nuovi modelli in quanto ritenuti lesivi della propria posizione anche in relazione al Contratto di Programma in deroga. Il 20 maggio 2021, ART ha pubblicato la Delibera n. 68/2021 recante «Disposizioni straordinarie connesse all'entrata in vigore

della delibera n. 136/2020 ed integrazione alla regolazione applicabile al settore in ragione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19», con la quale ha disposto che «l'entrata in vigore dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020, originariamente prevista a decorrere dal 1° luglio 2021, è differita al 1° gennaio 2023

La contribuzione al Fondo dei Vigili del Fuoco

L'[articolo 1, comma 478, della Legge 28 dicembre 2015 n. 208](#) ha modificato l'art. 39 bis del D.L. n. 159/2007, prevedendo che *"Le disposizioni in materia di [...] corrispettivi a carico delle società di gestione aeroportuale relativamente ai servizi antincendio negli aeroporti, di cui all'art. 1, comma 1328, della legge 25 dicembre 2006, n. 296, si interpretano nel senso che dalle stesse non sorgono obbligazioni di natura tributaria"*. La norma si pone in contrasto con le pronunce giurisprudenziali sino ad oggi intervenute, (Sentenze TAR Lazio n. 4588/2013, CTP Roma n. 10137/51/14, Tribunale di Ancona n. 849/2015 e Tribunale di Firenze n. 2975/2015) che hanno radicato la giurisdizione dei contenziosi promossi in merito alla contribuzione al Fondo ex art. 1, comma 1328, della legge 25 dicembre 2006, n. 296, innanzi al Giudice tributario.

Con sentenza n. 167/2018 del 20 luglio 2018 la Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale 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). Con la richiamata disposizione il legislatore aveva disposto che (anche) i corrispettivi a carico delle società di gestione aeroportuale relativamente ai servizi antincendi negli aeroporti, di cui all'art. 1, comma 1328, della legge n. 296 del 2006 devono intendersi non avere natura tributaria.

Da ultimo, le Sezioni Unite, a seguito della ripresa del processo sospeso in attesa della pronuncia della Corte Costituzionale, con sentenza n. 3162/2019 pubblicata in data 1 febbraio 2019, hanno accertato la natura tributaria del contributo al Fondo Antincendio con conseguente declaratoria di giurisdizione esclusiva del giudice tributario.

Per quanto riguarda SAVE, si segnala che con sentenza n. 264/2020 del 5.02.2020 il Tribunale Ordinario di Venezia ha dichiarato la nullità del Decreto Ingiuntivo n. 676/2013 con cui le amministrazioni avevano chiesto il pagamento della contribuzione relativa all'annualità 2010 statuendo la giurisdizione del Giudice Tributario in luogo di quello Ordinario. Inoltre, con sentenza n. 667/2020, depositata il 15 aprile 2020, il Tribunale di Venezia ha dichiarato la nullità del decreto ingiuntivo n. 785/13 con cui le amministrazioni avevano chiesto il pagamento della contribuzione relativa all'annualità 2009. Da ultimo, con sentenza n. 10561/2020 del 16.11.2020 la Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha annullato la nota ENAC prot. n° 0050644/DIRGEN/CEC del 31/07/2009 e la tabella "ripartizione fondo servizio antincendi – art- 1 comma – legge finanziaria 2007" allegata al predetto provvedimento con cui veniva adottata la ripartizione tra i soggetti obbligati del tributo. In particolare, secondo i giudici tributari dopo l'istituzione del Fondo Antincendio, destinato alla finalità di ridurre il costo per lo Stato dei servizi antincendio negli aeroporti, *"la successiva norma introdotta con l'art. 4, comma 3 bis, del decreto-legge n. 185 del 2008, senza modificare lo scopo e la finalità originaria della norma, ha invece modificato la destinazione dei proventi del Fondo, destinandoli al pagamento di spese diverse e slegate dalla destinazione fissata nella norma istitutiva, ossia a trattamenti generali del personale dei Vigili del Fuoco"*. Così facendo, proseguono i giudici *"è evidente che è stato infranto il vincolo di destinazione che legittimava l'imposizione originaria e che obbligare società di gestione di aeroporti a pagare parte della contribuzione di personale pubblico per scopi differenti da quelli legati al servizio prestato presso tali aeroporti appare rendere illegittima l'imposizione [...]"*

Leggi e provvedimenti adottati in ragione dell'emergenza sanitaria Covid-19

In ragione dell'emergenza sanitaria derivante dalla diffusione del virus Covid-19 si è assistito ad una serie di leggi e provvedimenti volti, da un lato, ad introdurre misure per il contenimento della diffusione del virus e, dall'altro, a sostenere il sistema economico con interventi mirati per le aziende. Si segnalano, di seguito, i principali provvedimenti riguardanti il trasporto aereo.

Decreto legge 17 marzo 2020, n. 18 - Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27

Il d.l. dispone, per i *“soggetti che gestiscono stazioni di autobus, ferroviarie, metropolitane, marittime o aeroportuali”*, la sospensione di alcuni versamenti tributari e contributivi, nonché di alcuni adempimenti tributari (art. 61, lett. m)..

Altra disposizione di rilievo è quella contenuta nell'art. 79 del d.l. rubricato *“Misure urgenti per il trasporto aereo”* che, da un lato, riconosce formalmente l'epidemia da COVID-19 come calamità naturale ed evento eccezionale per il settore del trasporto aereo prevedendo misure compensative dei danni subiti per le imprese titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciata che esercitano oneri di servizio pubblico (commi 1 e 2) e, dall'altro, in considerazione della particolare situazione determinatasi con l'emergenza COVID-19, per Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A., autorizza la costituzione di una nuova società pubblica, o interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle Finanze, o a prevalente partecipazione pubblica, autorizzando espressamente il Commissario straordinario a porre in essere ogni atto a ciò necessario o conseguente. Infine, l'art. 94 dispone l'incremento di 200 milioni di Euro per l'anno 2020 del Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo, prevedendo, altresì, il ricorso al trattamento straordinario di integrazione salariale al fine di finanziare interventi di sostegno al reddito a fronte delle gravi crisi aziendali che hanno investito il settore aereo.

- Decreto-legge 8 aprile 2020, n. 23 - Misure urgenti in materia di accesso al credito e di adempimenti fiscali per le imprese, di poteri speciali nei settori strategici, nonché interventi in materia di salute e lavoro, di proroga di termini amministrativi e processuali convertito con modificazioni convertito con modificazione dalla l. 5 giugno 2020, n. 40.

Le misure di maggior interesse per i gestori aeroportuali sono quelle a sostegno della liquidità delle imprese e quelle di natura fiscale.

- *Misure a sostegno della liquidità delle imprese* -

Il decreto legge– introduce interventi a sostegno della liquidità di imprese di piccole, medie e grandi dimensioni, articolati come segue.

a. Viene potenziato l'intervento del Fondo di Garanzia per le PMI (art. 13), al quale possono accedere imprese aventi fino a 499 dipendenti;

b. Si prevede un nuovo intervento di garanzia di SACE a copertura dei finanziamenti bancari concessi alle grandi imprese e alle imprese piccole e medie che abbiano esaurito la propria capacità di accesso al Fondo di Garanzia per le PMI (art. 1).

- *Misure di natura fiscale*-

Il DL dispone, inoltre, un ulteriore rinvio (rispetto a quello già previsto specificatamente per i gestori aeroportuali dal d.l. 17 marzo 2020, n. 18) di alcuni versamenti tributari e contributivi.

- Legge 17 luglio 2020, n. 77, conversione in legge, con modificazioni, del Decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 recante Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali, connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19

La legge contiene misure di carattere “verticale” – ossia strumenti specifici per taluni settori produttivi – e misure di carattere “orizzontale” – ossia meccanismi di cui possono beneficiare tutte le aziende, indipendentemente dal mercato in cui operano.

Tra le principali misure di carattere “verticale”, quelle di maggior interesse per il settore del trasporto aereo attengono a: *Fondo per la compensazione dei danni subiti dal settore aereo (articolo 198)*: viene istituito un fondo, con una dotazione di 130 milioni di Euro per l'anno 2020, per la compensazione dei danni subiti dagli operatori nazionali in possesso di un COA in corso di validità e titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata dall'ENAC, diversi da quelli previsti dall'articolo 79, comma 2, del DL Cura Italia (ossia i vettori che esercitano oneri di servizio pubblico).

Condizione necessaria per l'accesso al fondo è l'applicazione ai propri dipendenti e al personale dipendente di terzi utilizzato per lo svolgimento della propria attività di trattamenti retributivi non inferiori a quelli minimi stabiliti dal CCNL di settore.

Costituzione di una newco a capitale pubblico per la futura Alitalia (articolo 202): viene modificato l'articolo 79 del DL Cura Italia relativo alla nazionalizzazione del vettore Alitalia.

Obbligo per i vettori e per le imprese del settore che operano e impiegano personale sul territorio italiano di applicare ai propri dipendenti trattamenti retributivi non inferiori a quelli minimi stabiliti dal CCNL di settore (articolo 203): viene introdotto l'obbligo per i vettori aerei e le imprese che operano e impiegano personale sul territorio italiano e che sono assoggettate a concessioni, autorizzazioni o certificazioni previste dalla normativa EASA o dalla normativa nazionale nonché alla vigilanza dell'ENAC, di applicare ai propri dipendenti con base di servizio in Italia ai sensi del Regolamento (UE) 965/2012 (recante i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo) trattamenti retributivi non inferiori a quelli minimi stabiliti dal CCNL di settore. Tali trattamenti retributivi minimi devono essere applicati anche al personale dipendente di terzi ed utilizzato per lo svolgimento delle proprie attività dai vettori aerei e dalle imprese del settore. Il mancato rispetto di tale obbligo comporta l'applicazione di sanzioni, destinate, per l'80%, al Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale, e per il restante 20% al finanziamento delle attività dell'ENAC.

Destinazione al Fondo del Trasporto Aereo di quota parte dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco (articolo 204): a partire dal 1° luglio 2021 viene alimentato in modo strutturale il Fondo del Trasporto Aereo, attraverso la nuova destinazione di una quota parte dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco. A partire da tale data, i 6,5 € di addizionale comunale (oggi destinati per 1€ ai Comuni aeroportuali, per 0,5 € ai VVF e per 5 € all'INPS) saranno così ripartiti: 1€ continuerà ad essere destinato ai Comuni aeroportuali, 0,5€ continuerà ad essere destinato ai VVF, mentre 3,5€ saranno destinati all'INPS e 1,5 € sarà destinato al Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale.

Alle suddette misure “verticali”, si aggiungono quelle di carattere “orizzontale”, tra cui: Esenzione dal versamento del saldo IRAP 2019 e della prima rata acconto IRAP 2020, Misure a sostegno della ricapitalizzazione delle società per azioni, Regimi quadro di Aiuti di Stato a valere sui bilanci delle Regioni e/o di altri enti territoriali.

Di particolare rilievo è la previsione di cui al comma 1-bis dell'art. 202 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che prevede che “*In considerazione del calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dalle misure di contenimento del contagio adottate dallo Stato e dalle*

regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, e' prorogata di due anni la durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale, in corso alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto".

ENAC con nota del 19/01/2021 prot. n. 5495-9 ha comunicato a tutti i gestori aeroportuali che, stante la diretta applicabilità della precitata disposizione, la durata della Concessioni aeroportuali in essere è da intendersi, *ope legis*, prorogata per ulteriori 24 mesi a decorrere dalla data di rispettiva scadenza.

- DPCM DEL 13 ottobre 2020 - Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 maggio 2020, n. 35, recante «Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19», e del decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 luglio 2020, n. 74, recante «Ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19».

In particolare, l'allegato tecnico "singole modalità di trasporto settore aereo" introduce specifiche misure di contenimento per i passeggeri che riguardano sia il corretto utilizzo delle aerostazioni che degli aeromobili. Tra le diverse misure si segnalano: separazione, ove possibile, delle porte di entrata e di uscita, in modo da evitare l'incontro di flussi di utenti; previsione di percorsi a senso unico all'interno dell'aeroporto e nei percorsi fino ai gate; deroghe all'obbligo di distanziamento interpersonale di un metro, attività di igienizzazione e sanificazione di terminal ed aeromobili, introduzione di termoscanner per i passeggeri sia in arrivo che in partenza, secondo modalità da determinarsi di comune accordo tra gestori e vettori nei grandi hub aeroportuali.

- Decreto legge 24 dicembre 2021, n. 221 - Proroga dello stato di emergenza nazionale e ulteriori misure per il contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19.

L'art. 1 del decreto prevede che *"In considerazione del rischio sanitario connesso al protrarsi della diffusione degli agenti virali da COVID-19, lo stato di emergenza dichiarato con deliberazione del Consiglio dei ministri del 31 gennaio 2020 è ulteriormente prorogato fino al 31 marzo 2022"*

L'art. 4 del decreto prevede l'obbligo di indossare i dispositivi di protezione delle vie respiratorie di tipo FFP2 fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica da COVID-19, anche per l'accesso e l'utilizzo dei mezzi di trasporto di cui all'articolo 9-quater del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87.

- Regolamento (UE) 2020/696 del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 maggio 2020 che modifica il regolamento (CE) n. 1008/2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, contenente, tra le altre, delle misure che riguardano il settore dell'handling.

Il Regolamento ha previsto che in assenza di problemi di sicurezza, è esclusa la sospensione della revoca della licenza per quelle compagnie aeree che, a causa della pandemia, si sono trovate in una crisi di liquidità che altrimenti non avrebbero dovuto affrontare.

Inoltre, in considerazione dei riflessi della situazione di crisi sui servizi di assistenza a terra, è prevista la possibilità di prorogare le autorizzazioni rilasciate agli operatori scelti in virtù di gara negli aeroporti soggetti a limitazione, ai sensi degli artt. 6, § 2, e 9 della direttiva 96/67/CE che scadono nel periodo compreso tra il 28 maggio 2020 e il 31 dicembre 2021 fino al 31 dicembre 2022.

Il regolamento consente altresì ai gestori aeroportuali la scelta diretta, per un periodo limitato, del prestatore di servizi chiamato ad operare in via provvisoria per sostituire chi abbia cessato di fornire i servizi prima dello scadere del periodo per cui è stato selezionato.

- Decreti interministeriali (MIT e Salute) di limitazione dell'operatività dei servizi aeroportuali

L'operatività dei servizi aeroportuali è stata limitata con DM n. 112 del 12 marzo (successivamente prorogato con DM n. 124 del 24 marzo, n. 145 del 3 aprile, n. 153 del 12 aprile, n. 183 del 29 aprile, n.194 del 5 maggio, n. 207 del 17 maggio 2020 e n. 245 del 14 giugno 2020). Il DM n. 245 del 14 giugno è rimasto in vigore fino al 14 luglio.

- Nota ENAC sul versamento del canone concessorio

Con nota GENDISP.DG.11052020-0000020-P a firma del Direttore Generale dell'ENAC è stata disposta la sospensione, fino al 31 gennaio 2021, dei termini di versamento previsti al 31 luglio 2020 e al 31 gennaio 2021 delle due rate del canone di concessione anno 2020 in quanto parametrize a dati di traffico antecedenti al diffondersi del COVID-19. Con detta nota è stata altresì prevista la dilazione dei termini del versamento del canone concessorio 2019 e del canone concessorio 2020 dovuto dai gestori. La nota in parola precisa che le predette misure di favore si applicano solo nel caso in cui il gestore abbia disposto la sospensione della fatturazione delle subconcessioni *aviation* sino al 31 gennaio 2021. Con provvedimento del Direttore Generale dell'ENAC n. 4 del 25.01.2021, il predetto provvedimento dell'11 maggio 2020 è stato modificato nel senso che il termine del 31 gennaio 2021 previsto per il versamento, in un'unica soluzione, delle due rate del canone dovuto per l'anno 2020, nonché del conguaglio del canone di concessione relativo all'anno 2019, è stato prorogato alla data del 30 aprile 2021, così come chiarito con provvedimento ENAC 13258-P del 5 febbraio 2021. Il canone di concessione aeroportuale dovuto per l'anno 2020 è calcolato sulla base dei dati effettivi di traffico 2020 pubblicati da ENAC e costituisce saldo definitivo del canone dovuto 2020. Su istanza del Gestore, sia l'importo del canone di concessione aeroportuale dovuto per l'anno 2020, sia l'importo dovuto a titolo di conguaglio per l'anno 2019 potranno essere rateizzati in 3 rate, a decorrere dal mese di maggio 2021, comprensive degli interessi legali maturati all'atto del pagamento.

Con successiva nota GENDISP.DG.30/07/2021-0000065-P è stato disposto: *"1. Il termine per il versamento della prima rata di acconto del canone di concessione aeroportuale dovuto per l'anno 2021 è differito, su istanza delle società di gestione aeroportuale interessate, dal 31 luglio 2021 al 30 settembre 2021, con corresponsione degli interessi legali maturati alla data di effettivo pagamento.2. Il differimento del termine di cui al comma 1 si applica a condizione che la società di gestione aeroportuale riconosca fino al 30 settembre 2021 la sospensione della fatturazione per le subconcessioni aviation"*.

-Nota Enac sulla limitazione all'accesso dei prestatori di servizi di assistenza a terra

Con nota GENDISP-DG-05072021-0000058 a firma del Direttore Generale dell'ENAC è stata disposta, in ragione della crisi finanziaria delle imprese di assistenza a terra in ragione della forte contrazione dei volumi di traffico *"la limitazione all'accesso dei prestatori di servizi di assistenza a terra per le categorie di cui all'art. 4 del D.Lgs 18/99, negli aeroporti nazionali, per la durata di 12 mesi - prorogabili di ulteriori 12 mesi - decorrenti dalla data di pubblicazione del presente provvedimento"*.

Con successivo provvedimento n. 72 del 16 agosto 2021 è stata rettificato il termine di vigenza del predetto provvedimento straordinario di limitazione n. 58 *"da intendersi correlato alla durata dello stato di emergenza, ad oggi, fissato al 31.12.2021"*

Con successivo provvedimento n.105-P del 22 dicembre 2021 è stata confermata la data di scadenza del provvedimento di limitazione straordinario al 31 dicembre 2021 e si è previsto, al contempo, che le società di gestione aeroportuale che hanno già presentato all'ENAC richieste di adozione di provvedimenti di limitazione del numero dei prestatori dei servizi di assistenza a terra per specifiche categorie di servizi, nel caso in cui ritengano ancora sussistenti le ragioni che erano a fondamento di tali richieste, dovranno presentare

nuova autonoma istanza di limitazione, corredata della relativa documentazione a sostegno.

- Legge 30 dicembre 2020, n. 178 Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023” (cd. Legge di Bilancio 2021)

I commi da 715 a 720 dell’art. 1 della Legge di Bilancio prevedono l’istituzione, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un fondo con una dotazione complessiva di 500 milioni di Euro per l’anno 2021 (di cui 450 milioni di Euro destinati alle società di gestione aeroportuale e i restanti 50 milioni di Euro agli handlers) per la compensazione dei danni subiti a causa del Covid-19.

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

Si segnala che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha richiesto all’ENAC, con nota n. 4429 del 16 giugno 2021, di fornire taluni dati e informazioni da rendere alla Commissione europea ai fini della valutazione della compatibilità della misura indicata al comma 715 con il mercato interno.

La Commissione Europea, con decisione del 26 luglio 2021, ha approvato, ai sensi dell’art. 107(2)(b) del TFUE, il regime di aiuti italiano da € 800 milioni destinato a risarcire gli aeroporti e gli operatori di servizi di assistenza a terra per i danni subiti a causa del Covid-19. Il periodo di riferimento da considerare ai fini della quantificazione del danno patito come conseguenza diretta del Covid-19 è compreso:

- tra il 1° marzo e il 30 giugno 2020 per i beneficiari che potevano riavviare l’operatività dal 3 giugno o dal 14 giugno 2020;
- tra il 1° marzo e il 14 luglio 2020 per i beneficiari che potevano riavviare l’operatività solo dal 15 luglio 2020.

Successivamente all’approvazione del Regime di aiuti, il 25 novembre 2021 le autorità italiane hanno emanato un decreto (“Decreto attuativo”), attraverso il quale sono state definite le modalità attuative per la compensazione dei danni subiti a causa dell’emergenza da COVID-19 dai gestori aeroportuali e dai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra. Nello specifico, il Decreto attuativo definisce i soggetti beneficiari e i requisiti da soddisfare per qualificarsi come tali, come calcolare la compensazione dei danni subiti, l’oggetto e le modalità di presentazione della domanda di accesso al fondo, l’istruttoria delle autorità italiane e il pagamento dell’aiuto, unitamente a una serie di disposizioni riguardanti il divieto di cumulo, le verifiche ex-post che svolgeranno le autorità italiane sulle domande di ristoro, la relazione con la Commissione, le disposizioni finanziarie sulla copertura degli oneri e l’efficacia del Decreto attuativo stesso. Quest’ultimo è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 28 dicembre 2021. Le società Save S.p.A., Aertre S.p.A. e Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. hanno proceduto nel mese di gennaio a presentare istanza per l’ottenimento del contributo per complessivi Euro 55,7 milioni che, alla luce delle considerazioni descritte nelle note illustrative del bilancio consolidato del Gruppo e dei bilanci separati delle società, saranno contabilizzati come proventi di competenza dell’esercizio 2022.

In relazione, poi, all'intervento normativo sugli ammortizzatori sociali, il comma 714 prevede la possibilità di erogazione delle prestazioni integrative del "Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale" anche nel caso di trattamenti di cassa integrazione in deroga che possono essere attivati da tutte le imprese (e quindi anche dalle imprese del trasporto aereo e di gestione aeroportuale) ai sensi del comma 300 dell'art. 1 della medesima Legge di Bilancio 2021, per la durata massima di 12 settimane da collocarsi nel periodo compreso tra il 1° gennaio e il 30 giugno 2021.,

-Decreto legge 22 marzo 2021 n. 41 convertito con modificazioni dalla legge 21 maggio 2021 n. 69

L'articolo 9, comma 3, del D.l. 22 marzo 2021, n. 41, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 maggio 2021, n. 69, ha esteso l'integrazione a carico del Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale anche ai trattamenti di integrazione salariale in deroga riconosciuti, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, del medesimo decreto-legge, per effetto di sospensioni o riduzioni delle attività produttive intervenute nel periodo dal 1° aprile 2021 al 31 dicembre 2021, prevedendo altresì un incremento della dotazione del Fondo nella misura di 186,7 milioni di Euro. La citata norma prevede che *"Al fine di mitigare gli effetti economici sull'intero settore aeroportuale derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, le disposizioni di cui all'articolo 5, comma 1, lettera a), del decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali n. 95269 del 7 aprile 2016, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 118 del 21 maggio 2016 per le imprese di cui all'articolo 20, comma 3, lettera a), del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148 trovano applicazione anche in relazione ai trattamenti di integrazione salariale in deroga di cui all'articolo 8 del presente decreto. A tal fine e' previsto uno specifico finanziamento del Fondo di cui al predetto decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, a titolo di concorso ai relativi oneri, pari a 186,7 milioni di euro per l'anno 2021. All'onere derivante dal secondo periodo del presente comma pari a 186,7 milioni di euro di euro per l'anno 2021 si provvede ai sensi dell'articolo 42".* Come si legge nel messaggio 2241 del 10.06.2021 dell'INPS *"il Ministero del Lavoro e delle politiche sociali, riscontrando una richiesta di chiarimenti posta dall'Istituto in merito al corretto utilizzo dell'importo stanziato ai sensi del citato articolo 9, comma 3, ha chiarito, con la nota prot. n. 4850 del 3 giugno 2021, che dette risorse possono essere utilizzate per il finanziamento di tutte le tipologie di prestazione erogate dal Fondo"*

- LEGGE 30 dicembre 2021, n. 234 - Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024. (c.d. LEGGE DI Bilancio 2022)

L'art. 1, comma 131, prevede che *"al fine di garantire la continuità del sostegno al reddito dei lavoratori dipendenti di Alitalia – Società aerea italiana Spa e Alitalia Cityliner Spa coinvolti dall'attuazione del programma della procedura di amministrazione straordinaria di cui all'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, il trattamento di integrazione salariale di cui all'articolo 10, comma 1, del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215, può essere prorogato di ulteriori dodici mesi. Il predetto trattamento può proseguire anche successivamente alla conclusione dell'attività del commissario e in ogni caso non oltre il 31 dicembre 2023. La proroga dei trattamenti di cui al presente comma è riconosciuta nel limite di 63,5 milioni di euro per l'anno 2022 e di 193,6 milioni di euro per l'anno 2023"*

Il successivo art. 1, comma 132, prevede un incremento del "Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale" di 32,7 milioni di Euro per l'anno 2022 e 99,9 milioni di Euro per l'anno 2023 anche al fine di garantire le prestazioni integrative previste dalla medesima disposizione.

L'art. 1, comma 198 estende alle "imprese del trasporto aereo e di gestione aeroportuale e società da queste derivate, nonché imprese del sistema aereoportuale" anche per il 2022

la spettanza della CIGS.

-Regolamento ENAC “Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra” edizione ed. 6 del 22 luglio 2021

In data 23 luglio 2021 è stato pubblicato sul sito dell’ENAC il nuovo Regolamento sulla certificazione dei prestatori di servizi di assistenza a terra.

La nuova versione del Regolamento innova la precedente versione del 2018 sia per quanto attiene l’ambito di applicazione (vengono infatti escluse alcune categorie di cui all’Allegato A) del D.lgs. n. 18/99 dall’obbligo di certificazione) sia in relazione alla classe di certificazione, introducendo, a tal ultimo riguardo, distinti certificati in base alla tipologia di aeromobile da servire.

Vengono altresì dettagliati i termini del procedimento per il rilascio del Certificato prevedendo che *“La Società di gestione aeroportuale, entro 30 giorni dalla ricezione del Manuale delle Operazioni di cui al precedente comma, deve esprimere il parere di conformità sulle procedure operative, di tutela ambientale e sugli standard di qualità che il richiedente ha indicato nel Manuale delle Operazioni in relazione a quelle vigenti all’interno dell’aeroporto. In caso di parere negativo motivato da parte del Gestore, il richiedente, entro i successivi 10 giorni, può presentare ad ENAC circostanziate e motivate osservazioni che l’Ente valuta ai fini dell’adozione del proprio provvedimento finale”* (art. 4, punto 2) e che *“In caso di mancato rilascio del parere di competenza da parte del gestore per due volte nell’arco di un anno, oltre alla procedura sanzionatoria di cui al periodo precedente ENAC si riserva di avviare il procedimento di decadenza dalla concessione di gestione totale, nel rispetto delle previsioni contemplate nella convenzione”*.

Ulteriori modifiche attengono gli aeroporti per i quali è adottato un provvedimento di limitazione del numero dei prestatori di servizi di assistenza a terra, prevedendosi, in tale ipotesi, che *“il rilascio della certificazione in favore del prestatore è consentito esclusivamente per una delle due classi di certificazione di cui all’art. 2, comma 2”* (art. 4, p. 6).

Viene altresì previsto per i gestori che svolgano servizi di assistenza a terra tramite società controllata il divieto di *“duplicazioni di cariche né di funzioni manageriali, tranne che per le responsabilità relative alla safety”* (art. 13).

Viene infine ulteriormente rivista la disciplina in materia di subappalto (art. 10) e accordi commerciali (art. 11).

Con disposizione d’urgenza del Direttore Generale dell’ENAC prot. 87-P del 15.11.2021 è stato disposto che i termini decorrenza per l’applicazione della Edizione n. 6 del Regolamento “Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra” - stabiliti ai commi 1 e 2 dell’art 24 del richiamato Regolamento – devono applicarsi dalla data di pubblicazione della Circolare APT 02C “Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra” sul sito istituzionale dell’ENAC www.enac.gov.it ovvero dal momento in cui l’Ente renda note le disposizioni applicative del Regolamento. In data 26 novembre 2021 l’ENAC ha pubblicato per la relativa consultazione con gli operatori, la bozza della Circolare APT 02C - Certificazione dei Prestatori di Servizi Aeroportuali di Assistenza a Terra.

Dati economico patrimoniali della Capogruppo Milione S.p.A.

Di seguito vengono esposti il Conto Economico Riclassificato e lo Stato Patrimoniale Riclassificato della Capogruppo Milione S.p.A.. Si segnala che, diversamente dal bilancio consolidato, predisposto secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS, la Capogruppo Milione S.p.A. ha redatto il proprio bilancio d'esercizio secondo i principi contabili nazionali.

MILIONE S.P.A.

Sede Legale: 30173 Venezia (VE) - Viale Galileo Galilei 30/1
Capitale Sociale Euro 188.737,00 i. v. - R.E.A. VE n. 418330
Codice Fiscale, Partita IVA e Registro Imprese di VE n. 03411340262

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2021

Redatto in forma abbreviata ai sensi art. 2435 bis C. C.

STATO PATRIMONIALE

(valori espressi in unità di Euro)

Prospetto dell'Attivo

ATTIVO	AL 31/12/2021	AL 31/12/2020
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERS. ANCORA DOVUTI	0	0
B) IMMOBILIZZAZIONI	1.327.315.659	1.327.334.819
I) Immobilizzazioni immateriali	9.255	28.415
1) costi d'impianto e d'ampliamento;	0	0
2) costi di sviluppo;	0	0
3) diritti di brevetto industriale e di utilizzo delle opere dell'ingegno;	0	0
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili;	0	0
5) avviamento;	0	0
6) immobilizzazioni in corso e acconti;	0	0
7) altre	0	0
III) Immobilizzazioni finanziarie	1.327.306.404	1.327.306.404
C) ATTIVO CIRCOLANTE	344.168.458	327.552.957
II) CREDITI	342.963.353	326.199.536
2) Verso imprese controllate		
Importo esigibile entro il prossimo esercizio	244.100.711	223.405.768
Importo esigibile oltre il prossimo esercizio	89.744.539	95.881.520
3) Verso imprese collegate		
Importo esigibile entro il prossimo esercizio	0	0
Importo esigibile oltre il prossimo esercizio	0	0
4) Verso controllanti		
Importo esigibile entro il prossimo esercizio	0	0
Importo esigibile oltre il prossimo esercizio	0	0
5) Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
Importo esigibile entro il prossimo esercizio	0	0
Importo esigibile oltre il prossimo esercizio	0	0
5-bis) Crediti tributari		
Importo esigibile entro il prossimo esercizio	34.640	3.311.087
Importo esigibile oltre il prossimo esercizio	0	0
5-ter) Crediti per imposte anticipate		
Importo esigibile entro il prossimo esercizio	9.015.795	3.478.773
Importo esigibile oltre il prossimo esercizio	0	0
5-quater) Verso altri		
Importo esigibile entro il prossimo esercizio	67.668	122.388
Importo esigibile oltre il prossimo esercizio	0	0
Importo esigibile entro il prossimo esercizio	253.218.814	230.318.016
Importo esigibile oltre il prossimo esercizio	89.744.539	95.881.520
III) ATTIVITA' FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI		
5) Strumenti finanziari derivati attivi	539.780	0
IV) DISPONIBILITA' LIQUIDE		
1) Depositi bancari e postali	528.770	35.666.533
3) Denaro e valori in cassa	309	309
D) RATEI E RISCONTI ATTIVI	15.333	15.333
TOTALE DELL'ATTIVO	1.671.499.450	1.654.903.109

STATO PATRIMONIALE

(valori espressi in unità di Euro)

Prospetto del Passivo e del Netto

PASSIVO	AL 31/12/2021	AL 31/12/2020
A) PATRIMONIO NETTO	637.639.578	648.205.943
I) CAPITALE	188.737	188.737
II) RISERVA DA SOVRAPPREZZO DELLE AZIONI	27.651.283	27.651.283
IV) RISERVA LEGALE	76.056	76.056
VI) ALTRE RISERVE	648.717.303	648.717.303
Versamenti in conto capitale	283.614.002	283.614.002
Riserva avanzo di fusione	365.103.300	381.160.447
Riserva straordinaria	0	0
VII) RISERVA PER OPERAZIONI DI COPERTURA DEI FLUSSI FINANZIARI ATTESI	1.602.733	(1.273.708)
VIII) UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	(27.153.728)	(14.878.852)
IX) UTILE (PERDITA) DELL' ESERCIZIO	(13.442.806)	(12.274.876)
B) FONDI PER RISCHI ED ONERI	679.701	4.029.282
1) Per trattamento di quiescenza e obblighi simili	0	0
2) Per imposte	679.701	996.688
3) Strumenti finanziari derivati	0	3.032.594
4) Altri	0	0
D) DEBITI	1.033.180.171	1.002.667.884
1) Obbligazioni	397.501.878	397.151.271
Importo esigibile entro il prossimo esercizio	0	0
Importo esigibile oltre il prossimo esercizio	397.501.878	397.151.271
3) Debiti verso soci per finanziamenti	0	0
Importo esigibile entro il prossimo esercizio	0	0
Importo esigibile oltre il prossimo esercizio	0	0
4) Debiti verso banche	634.921.109	605.122.988
Importo esigibile entro il prossimo esercizio	36.983.445	34.673.263
Importo esigibile oltre il prossimo esercizio	597.937.664	570.449.725
7) Debiti verso fornitori	294.030	242.354
Importo esigibile entro il prossimo esercizio	294.030	242.354
Importo esigibile oltre il prossimo esercizio	0	0
9) Debiti verso imprese controllate	130.737	42.443
Importo esigibile entro il prossimo esercizio	130.737	42.443
Importo esigibile oltre il prossimo esercizio	0	0
11) Debiti verso imprese controllanti	0	0
Importo esigibile entro il prossimo esercizio	0	0
Importo esigibile oltre il prossimo esercizio	0	0
11 bis) Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	0	0
Importo esigibile entro il prossimo esercizio	0	0
Importo esigibile oltre il prossimo esercizio	0	0
12) Debiti tributari	319.729	79.592
Importo esigibile entro il prossimo esercizio	319.729	79.592
Importo esigibile oltre il prossimo esercizio	0	0
13) Debiti verso istituti di previd. e sicur. Sociale;	0	0
Imp. esigibile nel prossimo esercizio	0	0
Imp. esigibile oltre il prossimo esercizio	0	0
14) Altri debiti	12.688	29.236
Importo esigibile entro il prossimo esercizio	12.688	29.236
Importo esigibile oltre il prossimo esercizio	0	0
Totale debiti esigibili entro il prossimo esercizio	37.740.629	35.066.888
Totale debiti esigibili oltre il prossimo esercizio	995.439.542	967.600.996
E) RATEI E RISCONTI PASSIVI	0	0
TOTALE DEL PASSIVO E NETTO	1.671.499.450	1.654.903.109

CONTO ECONOMICO

(valori espressi in unità di Euro)

Prospetto dei costi e dei ricavi

CONTO ECONOMICO	2021	2020
A) VALORE DELLA PRODUZIONE	12	12
5) Altri ricavi e proventi	12	12
B) (COSTI DELLA PRODUZIONE)	(753.409)	(665.222)
7) Per servizi	(710.587)	(619.506)
10) Ammortamenti e svalutazioni	(19.160)	(21.701)
14) Oneri diversi di gestione	(23.662)	(24.015)
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTO DELLA PRODUZIONE	(753.397)	(665.210)
C) PROVENTI E (ONERI) FINANZIARI	(17.450.493)	(18.602.050)
15) Proventi da partecipazioni da:	0	0
a) imprese controllate	0	0
16) Altri proventi finanziari	4.712.679	4.407.442
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni verso :		
- imprese controllate	0	0
- altre imprese	0	0
d) proventi diversi dai precedenti:		
- interessi e commiss. da imprese controllate	4.712.583	4.407.424
- interessi e commiss. da altre imprese	96	18
17) Interessi passivi ed altri oneri finanziari	(22.163.097)	(23.009.365)
- imprese controllate	0	0
- altre imprese	(22.163.097)	(23.009.365)
17-bis) Utile e (perdite) su cambi	(75)	(127)
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' E PASSIVITA' FINANZIARIE	0	0
18) Rivalutazioni	0	0
d) di strumenti finanziari derivati	0	0
19) (Svalutazioni)	0	0
d) di strumenti finanziari derivati	0	0
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	(18.203.890)	(19.267.260)
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	4.761.084	6.992.384
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(13.442.806)	(12.274.876)

Attività di direzione e coordinamento

La Società non è soggetta ad attività di direzione e coordinamento ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del codice civile.

Rischi finanziari

La gestione dei rischi finanziari è conforme agli obiettivi aziendali e mira alla minimizzazione del rischio di innalzamento dei tassi di interesse ed all'ottimizzazione del costo del debito, del rischio di credito e del rischio di liquidità. La gestione di tali rischi è effettuata nel rispetto dei principi di prudenza e in coerenza con le “*best practices*” di mercato. Per informazioni addizionali a riguardo si veda il paragrafo “Tipologia e gestione dei rischi finanziari” delle note esplicative.

Altri principali rischi e incertezze cui il Gruppo è esposto

Rischi connessi alle condizioni generali dell'economia

La situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo è influenzata dai vari fattori che compongono il quadro macro-economico - inclusi l'incremento o il decremento del prodotto nazionale lordo, il livello di fiducia dei consumatori e delle imprese, l'andamento dei tassi di interesse per il credito al consumo, il costo delle materie prime, il tasso di disoccupazione - nei vari Paesi in cui il Gruppo opera.

La presente relazione, contiene alcune dichiarazioni previsionali. Queste dichiarazioni sono basate sulle attuali aspettative e proiezioni elaborate dal management del Gruppo relativamente ad eventi futuri ivi incluso l'andamento delle condizioni generali dell'economia sopradescritte, soggetti ad una componente intrinseca di rischiosità ed incertezza e, per loro natura, al di fuori del controllo del Gruppo, in particolare nell'attuale contesto di mercato.

Si rimanda al successivo paragrafo “Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio e notizie sulla prevedibile evoluzione della gestione” con riferimento alle considerazioni in merito agli effetti del persistere della situazione pandemica derivante dal virus Covid-19 che sta generando un importante impatto sull'economia internazionale e sullo specifico settore del traffico aereo con conseguenze anche sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo, nonché agli effetti della situazione di incertezza generatasi a seguito dell'avvio del conflitto bellico che vede coinvolti la Russia e l'Ucraina a partire dal 24 febbraio 2022.

Rischi derivanti dalla diminuzione del numero di passeggeri o della quantità di merci in transito presso gli aeroporti gestiti dal Gruppo

Il volume del traffico dei passeggeri e delle merci in transito presso gli scali aeroportuali gestiti dal Gruppo costituisce un fattore chiave nell'andamento dei risultati economici del Gruppo. In particolare, l'eventuale diminuzione o interruzione dei voli da parte di una o più compagnie aeree (con particolare riferimento a quelle che operano presso gli aeroporti gestiti dal Gruppo), anche in conseguenza della persistente debolezza economico-finanziaria delle compagnie aeree stesse, la cessazione o variazione dei collegamenti verso alcune destinazioni contraddistinte da un elevato traffico di passeggeri, il venir meno o il mutamento di alleanze tra vettori, il verificarsi di eventi che siano in grado di diminuire la percezione generale di qualità, da parte degli utenti, dei servizi prestati presso gli scali gestiti dal Gruppo (a causa, ad esempio, della diminuzione degli standard qualitativi dei servizi prestati dalle società di *handling* che operano presso gli stessi scali, o della interruzione delle attività dalle stesse esercitate), piuttosto che il verificarsi di eventi di tipo naturale imprevedibili, potrebbe determinare una diminuzione del suddetto traffico con conseguente impatto negativo sulle attività e sui risultati economici del Gruppo.

medesimo.

Il Gruppo tuttavia, in situazioni ordinarie e non a fronte di calamità naturali, sulla base dell'esperienza maturata in passato, ritiene, pur non potendovi essere alcuna certezza al riguardo, di poter far fronte al rischio della diminuzione o interruzione dei voli da parte di una o più compagnie aeree che operano presso gli aeroporti gestiti dal Gruppo, anche in considerazione della redistribuzione del traffico di passeggeri tra le compagnie aeree presenti sul mercato e della capacità del Gruppo di attrarre nuovi vettori presso gli aeroporti gestiti dal Gruppo medesimo. Peraltro, non può escludersi che la predetta redistribuzione del traffico possa richiedere un certo periodo di tempo e ciò possa temporaneamente influire sul volume del traffico medesimo.

Purtuttavia, gli impatti determinati negli ultimi due anni dalla pandemia da Covid-19 hanno dimostrato la significatività e l'impatto sull'operatività della Società di una diminuzione del volume del traffico per fattori esogeni. Per ulteriori considerazioni in merito, si rimanda al paragrafo "Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio e notizie sulla prevedibile evoluzione della gestione".

Rischi connessi ai risultati del Gruppo

Ogni evento macro-economico, quale un calo significativo in uno dei principali mercati, la volatilità dei mercati finanziari e il conseguente deterioramento del mercato dei capitali, un incremento dei prezzi delle *commodity*, fluttuazioni avverse in fattori specifici del settore quali tassi di interesse, suscettibili di avere effetti negativi nei settori in cui il Gruppo opera, potrebbe incidere in maniera significativamente negativa sulle prospettive e sull'attività del Gruppo, nonché sui suoi risultati economici e sulla sua situazione finanziaria. La redditività delle attività del Gruppo è soggetta, inoltre, ai rischi legati alla fluttuazione dei tassi di interesse e del tasso di inflazione, alla solvenza delle controparti, nonché alle condizioni economiche generali dei paesi in cui tali attività vengono svolte.

Rischi connessi all'importanza di alcune figure chiave

Il successo del Gruppo dipende da alcune figure chiave, che hanno contribuito in maniera determinante allo sviluppo dello stesso. Il Gruppo ritiene di essersi dotato di una struttura operativa e dirigenziale capace di assicurare continuità nella gestione degli affari sociali. Tuttavia, qualora alcuna delle suddette figure chiave dovesse interrompere la propria collaborazione con il Gruppo, non ci sono garanzie che quest'ultimo riesca a sostituirle tempestivamente con figure idonee ad assicurare, nel breve periodo, il medesimo apporto, con la conseguenza che il Gruppo potrebbe risentirne negativamente.

Rischi relativi al quadro normativo

Il Gruppo svolge la propria attività in un settore disciplinato da numerose disposizioni normative a livello nazionale, sovranazionale ed 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.

Per un esame dettagliato delle principali modifiche del quadro normativo ed evoluzioni del settore, si rinvia allo specifico paragrafo della Relazione sulla gestione ad esse dedicato.

Sicurezza Informatica

La rapida evoluzione delle tecnologie informatiche ha reso crescente nel tempo la significatività del rischio sulla sicurezza ad esse collegato ed a cui il Gruppo è esposto; la consapevolezza del management in merito all'esposizione a tale rischio ha determinato già in passato l'adozione di specifiche contromisure atte al suo contenimento.

La società controllata Save S.p.A. è in possesso della certificazione ISO/IEC 27001:2013 sulla sicurezza delle informazioni ed esegue annualmente il processo di rivalutazione dei rischi attinenti la sicurezza delle informazioni, presidiati nel continuo da una unità organizzativa dedicata; tale attività e il complessivo sistema di gestione della sicurezza delle informazioni è soggetta a verifica e validazione almeno annuale dell'ente di certificazione incaricato dell'audit esterno per il mantenimento della certificazione ISO/IEC 27001:2013.

Nel corso dell'emergenza sanitaria da Covid-19 iniziata nel 2020 e protratta anche nel 2021 sono aumentati significativamente e su scala globale gli attacchi e i tentativi di frode informatica nei confronti di società e utenti privati, inizialmente per lo più mediante campagne di phishing volte a trarre in inganno gli utenti su testi riferiti al Coronavirus/Covid-19, successivamente puntando a sfruttare le nuove vulnerabilità introdotte dal lavoro da remoto (smart working) e dall'utilizzo intensivo di strumenti software per le riunioni e il team work a distanza.

In risposta a tale situazione, ai presidi di sicurezza già normalmente in essere SAVE ha aggiunto ulteriori controlli sull'utilizzo degli strumenti cloud ed è stata intensificata l'attività di sensibilizzazione degli utenti finali; i nuovi scenari di rischio sono stati gestiti con un approccio formale secondo il framework previsto dallo standard ISO/IEC 27001:2013.

In relazione alla situazione bellica in Ucraina, le principali agenzie di sicurezza informatica europee e in particolare il CSIRT italiano stanno evidenziando un aumento dei rischi cyber a carico delle infrastrutture ICT delle organizzazioni europee.

Tali impatti derivano dalla natura interconnessa della rete Internet all'interno della quale eventuali azioni malevole possono propagarsi ed estendersi in maniera incontrollata.

Il Gruppo sta monitorando la situazione recependo le informazioni fornite dalle agenzie di sicurezza.

A tal riguardo è stato aumentato il livello di allerta nei confronti di possibili attacchi, applicando nel contempo le misure di sicurezza consigliate.

Cambiamenti climatici

Il Gruppo dedica particolare attenzione alle tematiche legate alla sostenibilità ed agli effetti prodotti dai cambiamenti climatici, nella consapevolezza che la sostenibilità e la responsabilità ambientale sono requisiti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita.

Gli aeroporti di Venezia e Treviso hanno già realizzato molti investimenti finalizzati alla sostenibilità ambientale e alla riduzione della propria carbon footprint, risultando entrambi già certificati al livello 3+ Neutrality dell'Airport Carbon Accreditation; nell'ambito dello stesso programma l'aeroporto Catullo di Verona è accreditato al livello 2 Reduction.

SAVE in occasione dell'assemblea generale di ACI ha presentato una road map che le permetterà di raggiungere nel 2030 il livello "Net Zero Carbon Emissions" con 20 anni di anticipo rispetto alla risoluzione firmata nel 2019 in occasione del 29° Congresso annuale di ACI EUROPE tenutosi a Cipro, che prevedeva come target il 2050.

Quanto al rischio fisico derivante dal cambiamento climatico e correlato al possibile intensificarsi in frequenza e magnitudo di eventi climatici estremi, quali nubifragi di grande intensità o maree di portata eccezionale e non prevedibile, il Gruppo è consapevole che eventi di tale natura potrebbero comportare interruzioni temporanee delle attività aeroportuali, ad esempio per allagamento delle piste e/o del territorio circostante agli aeroporti gestiti; per il sedime di Venezia, il rischio fisico considera altresì le proiezioni concernenti il possibile innalzamento del livello del mare.

Le infrastrutture del Gruppo sono state progettate, realizzate e costantemente mantenute nel rispetto dei requisiti di legge i quali includono specifici parametri volti ad assicurare la resistenza a tali eventi atmosferici; sono inoltre previste opportune procedure tese alla gestione di tali emergenze ed alla minimizzazione dei rischi operativi ad esse associati.

Governance

Il sistema di governo societario di Milione è di tipo tradizionale; i principali organi societari sono pertanto:

- l'Assemblea degli Azionisti;
- il Consiglio di Amministrazione;
- il Collegio Sindacale.

Ai sensi dello Statuto Sociale, fintantoché la compagine sociale è composta da tre azionisti rilevanti e ciascuno sia titolare di una partecipazione superiore o pari al 10% (dieci per cento) del capitale sociale della Società, il Consiglio di Amministrazione sarà composto da 9 (nove) consiglieri.

Ai sensi di legge e dello Statuto, il Collegio sindacale è composto da tre Sindaci Effettivi e tre Sindaci Supplenti.

La revisione legale dei conti è affidata ai sensi di legge ad una società di revisione, nominata dall'Assemblea, nel rispetto delle norme di legge e delle previsioni di Statuto.

L'Assemblea degli Azionisti tenutasi in data 8 ottobre 2020 ha provveduto ai sensi di legge e di Statuto ad eleggere il Consiglio di Amministrazione in carica per il triennio 2020-2022, fino all'Assemblea di approvazione del Bilancio al 31/12/2022; il mandato del Collegio Sindacale nominato dall'Assemblea degli Azionisti dell'8 ottobre 2020, terminerà con l'Assemblea di approvazione del Bilancio al 31/12/2022.

Possesso ed acquisto di azioni proprie della società Capogruppo

Non risultano in carico azioni proprie, né sono state detenute durante l'anno, neanche per il tramite di società controllate, società collegate, società fiduciarie o per interposta persona.

Rapporti con società controllate e collegate e parti correlate

Circa i rapporti intrattenuti nel corso dell'esercizio con società controllate e collegate e con parti correlate, si rimanda a quanto scritto nell'apposito paragrafo delle note esplicative.

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio e notizie sulla prevedibile evoluzione della gestione

Successivamente alla data di chiusura del presente bilancio consolidato non si sono verificati eventi di rilievo tali da rendere l'attuale situazione patrimoniale e finanziaria sostanzialmente difforme ovvero tale da richiedere modifiche od integrazioni al bilancio.

Tra gli eventi successivi al 31 dicembre 2021, significativa per l'operatività del Gruppo è l'operazione di rifinanziamento delle facilities concesse dal Pool di banche al 31 dicembre per 595 milioni di Euro. Il nuovo contratto, finalizzato il 16 febbraio 2022, porta l'importo disponibile delle linee a 640 milioni di Euro e ne allunga la durata dal dicembre 2025 al dicembre 2027; inoltre, il nuovo accordo prevede il primo test sui financial covenants a giugno 2023. Il nuovo Pool di banche vede aggiungersi, agli Istituti già finanziatori del Gruppo, due nuove controparti di prestigio come CDP e Mediobanca. Tale nuova linea di affidamento unita all'allineamento delle condizioni principali anche del prestito obbligazionario di 300 milioni che allunga la scadenza a dicembre 2028, pone le basi per una gestione più serena delle necessità finanziarie del Gruppo per i prossimi esercizi.

Come già commentato, a due anni dalla diffusione della pandemia il contesto macroeconomico globale è in progressivo miglioramento, seppur in maniera differenziata tra i Paesi, riflettendo anche l'andamento delle campagne vaccinali.

Nei primi due mesi del 2022 sono transitati presso gli scali del sistema Venezia-Treviso circa 842 mila passeggeri con un aumento di quasi 7 volte rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno e con un volume pari al 48% del 2019, confermando il trend positivo di recupero solo rallentato rispetto agli ultimi mesi del 2021 a causa della variante Omicron.

Tuttavia il 2022 sarà un anno caratterizzato ancora da rischi significativi, in particolare politici, soprattutto alla luce del conflitto russo-ucraino, le cui evoluzioni e i relativi effetti non risultano al momento prevedibili.

Si segnala in ogni caso che, da un punto di vista operativo, la situazione contingente del traffico aereo, fortemente abbattuto dalla crisi pandemica e con limitazioni al traffico dettate dal riconoscimento dai diversi vaccini, aveva già ridotto l'importanza per il nostro sistema del traffico da/verso i paesi coinvolti dal conflitto (comunque marginale) non attendendosi nemmeno un sostanziale recupero nelle previsioni prodotte dal management per il 2022. Alla luce di tali indicazioni e di quanto già indicato nel precedente paragrafo "Rischi derivanti dalla diminuzione del numero di passeggeri o della quantità di merci in transito presso gli aeroporti gestiti dal Gruppo" si ritiene che un eventuale ulteriore riduzione dell'operatività delle società del Gruppo nei confronti di tali mercati non modificherebbe in modo significativo le previsioni di ripresa del traffico aeroportuale effettuate dal Management del Gruppo e utilizzate ai fini delle valutazioni del bilancio consolidato del Gruppo.

Le valutazioni degli Amministratori relative al bilancio di esercizio ed al bilancio consolidato che possono essere maggiormente interessate dalle incertezze determinate dalle circostanze sopra descritte sono quelle relative alle voci che richiedono un alto livello di giudizio e sono descritte nel paragrafo "Stime contabili significative" delle note esplicative al bilancio di esercizio ed al bilancio consolidato.

Destinazione del risultato di esercizio

Il Consiglio di Amministrazione propone agli Azionisti di riportare a nuovo il risultato di esercizio.

Signori Azionisti,

confidiamo di trovarVi d'accordo sui criteri cui ci siamo attenuti nella redazione del bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 e Vi invitiamo ad approvarlo.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Cav. Lav. Dott. Enrico Marchi

**BILANCIO CONSOLIDATO
AL 31 DICEMBRE 2021**

PROSPETTI CONTABILI

Prospetto della situazione patrimoniale finanziaria consolidata
 Conto economico separato consolidato
 Conto economico complessivo consolidato
 Rendiconto finanziario consolidato
Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

Prospetto della Situazione Patrimoniale – Finanziaria Consolidata

			31/12/2021	31/12/2020
Attività	(Migliaia di Euro)	NOTE		
Cassa e altre disponibilità liquide		1	24.587	52.719
Altre attività finanziarie		2	1.131	150
di cui verso parti correlate		2	591	150
Crediti per imposte		3	2.203	6.566
Altri crediti		4	6.493	5.895
Crediti commerciali		5	35.336	21.088
di cui verso parti correlate		5	2.380	2.069
Magazzino		6	2.299	2.172
Totale attività correnti			72.049	88.590
Attività destinate ad essere cedute			1.720	0
Immobilizzazioni materiali		7	57.576	66.773
Diritto di utilizzo delle concessioni aeroportuali		8	604.942	626.831
Concessioni		8	708.539	741.623
Altre immobilizzazioni immateriali a vita utile definita		8	5.623	6.149
Avviamento-altre immobiliz.ni immateriali a vita utile indefinita		8	310.533	310.533
Partecipazioni in imprese collegate e Joint Venture		9	83.444	80.878
Altre partecipazioni		9	1.155	1.152
Altre attività		10	63	64
Crediti per imposte anticipate		11	57.953	43.712
Totale attività non correnti			1.829.828	1.877.715
TOTALE ATTIVITA'			1.903.597	1.966.305

			31/12/2021	31/12/2020
Passività	(Migliaia di Euro)	NOTE		
Debiti commerciali		12	48.443	61.294
di cui verso parti correlate		12	1.160	123
Altri debiti		13	42.359	36.399
di cui verso parti correlate		13	762	1.091
Debiti tributari		14	1.336	1.347
Debiti v/ istituti previd. e sicurezza sociale		15	2.544	3.122
Debiti bancari		16	60.662	37.971
Altre passività finanziarie quota corrente		17	377	3.325
Totale passività correnti			155.721	143.458
Passività collegate alle attività destinate ad essere cedute			1.722	0
Altri debiti		18	144	287
Debiti finanziari verso banche al netto della quota corrente		19	999.287	992.787
Debiti finanziari verso altri al netto della quota corrente		20	4.900	4.806
Fondo imposte differite		21	208.997	218.687
Fondo TFR e altri fondi relativi al personale		22	3.408	3.808
Altri fondi rischi e oneri		23	24.059	22.048
Totale passività non correnti			1.240.795	1.242.423
TOTALE PASSIVITA'			1.398.238	1.385.881

			31/12/2021	31/12/2020
Patrimonio Netto	(Migliaia di Euro)	NOTE		
Capitale sociale			189	189
Riserva sovrapprezzo azioni			27.651	27.651
Riserva legale			76	76
Altre riserve e utili portati a nuovo			550.663	625.892
Utile di esercizio			(75.691)	(80.605)
Totale patrimonio netto di gruppo		24	502.888	573.203
Patrimonio netto di pertinenza di terzi			2.471	7.221
TOTALE PATRIMONIO NETTO		24	505.359	580.424
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO			1.903.597	1.966.305

Conto Economico Separato Consolidato

(Migliaia di Euro)	NOTE	2021	2020 RIESPOSTO
Ricavi operativi	25	78.090	61.919
Altri proventi	25	8.339	8.802
Totale ricavi operativi e altri proventi		86.429	70.721
Costi della produzione			
Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	26	1.027	1.466
Per servizi	27	36.023	34.041
Per godimento di beni di terzi	28	4.965	3.933
Per il personale:			
salari e stipendi e oneri sociali	29	25.829	23.009
trattamento di fine rapporto	29	1.751	1.858
altri costi	29	411	677
Ammortamenti e svalutazioni			
immobilizzazioni immateriali	30	60.556	59.143
immobilizzazioni materiali	30	11.376	11.506
Svalutazioni dell'attivo a breve	31	2.204	475
Variaz. delle rim. di materie prime, sussid., di consumo e di merci	32	(195)	(184)
Accantonamenti per rischi	33		162
Accantonamenti fondo rinnovamento	34	3.370	2.604
Altri oneri	35	1.985	2.219
Totale costi della produzione		149.302	140.909
Risultato operativo		(62.873)	(70.188)
Proventi finanziari e rivalutazioni di attività finanziarie	36	39	152
Interessi, altri oneri finanziari e svalutazioni di attività finanziarie	36	(22.813)	(23.492)
Utili/perdite da Collegate e Joint Venture valutate con il metodo del patrimonio netto	36	(13.233)	(19.753)
		(36.007)	(43.093)
Risultato ante imposte		(98.880)	(113.281)
Imposte sul reddito	37	(23.303)	(31.658)
correnti		398	(3.469)
differite		(23.701)	(28.188)
Utile (perdita) di periodo dalle attività in funzionamento		(75.577)	(81.623)
Utile (perdita) da attività cessate/destinate a essere cedute	38	(932)	(2.357)
Risultato lordo di periodo	39	(76.509)	(83.980)
Utile (perdita) di periodo di pertinenza di terzi		(818)	(3.375)
Utile (perdita) di periodo di gruppo		(75.691)	(80.605)

A seguito della prospettata cessione, il contributo di Triveneto Sicurezza S.r.l. ai valori consolidati è presentato come *Discontinued Operations* ai sensi dell'IFRS 5; in particolare si rileva che i valori economici riferibili a Triveneto Sicurezza S.r.l. dei due esercizi a confronto, sono presentati nella voce "Utile (perdita) da attività cessate/destinate a essere cedute" e le voci relative alle *Continuing Operations* sono state esposte senza tener conto dell'elisione delle transazioni infragruppo verso Triveneto Sicurezza S.r.l.

Conto Economico Complessivo Consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	2021	2020
Utile (perdita) di periodo		(76.509)	(83.980)
effetto oci di valutazione delle partecipazioni secondo l'equity method	9	(172)	(35)
Strumenti di copertura	19	2.876	(1.288)
Totale Utile (Perdite) delle altre componenti di conto economico complessivo al netto delle imposte che saranno riclassificate nel risultato di esercizio		2.704	(1.323)
Utile (perdita) attuariale su piani a benefici definiti al netto di imposte	22	40	(70)
Totale Utile (Perdite) delle altre componenti di conto economico complessivo al netto delle imposte che non saranno riclassificate nel risultato di esercizio		40	(70)
Totale conto economico complessivo		(73.765)	(85.373)
Utile (perdita) complessiva di periodo di pertinenza di terzi		(819)	(3.376)
Totale risultato complessivo di pertinenza del gruppo		(72.946)	(81.997)

Rendiconto finanziario Consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	2021	2020	Note
Attività di esercizio			
Utile da attività in funzionamento	(75.577)	(81.623)	
Utile da attività cessate/destinate ad essere cedute	(932)	(2.357)	36
Risultato dell'esercizio	(76.509)	(83.980)	37
Rettifiche per:			
- Ammortamenti e svalutazioni materiali e immateriali	71.968	70.691	29
- Accantonamenti a fondi	6.081	3.300	32 - 33
- Proventi ed oneri finanziari	35.298	43.067	35
- Imposte sul reddito	(23.303)	(32.424)	36
- Eliminazione del risultato da attività cessate (destinate ad essere cedute)		(38)	
- Altri movimenti dei fondi	(1.517)	(714)	22
- Dividendi incassati	0	0	
- Interessi pagati	(18.040)	(19.033)	35
- (Plusvalenze) Minusvalenze alienazioni cespiti	28	42	
- Altre variazioni dell'imposizione differita	(307)	(465)	20 - 36
Subtotale (A)	(6.301)	(20.425)	
Diminuzione (aumento) dei crediti commerciali	(16.376)	21.962	5
Diminuzione (aumento) altre attività di esercizio	(620)	(562)	4 - 6
Diminuzione (aumento) di altre attività/ passività fiscali	3.850	3.088	14 - 20
Aumento (diminuzione) dei debiti vs. fornitori	(660)	(9.504)	12
Aumento (diminuzione) dei debiti previdenziali	(249)	(1.334)	15
Aumento (diminuzione) altre passività di esercizio	5.074	(14.410)	13
Subtotale (B)	(8.982)	(760)	
FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' OPERATIVA (A + B) = (C)	(15.283)	(21.185)	
Attività di investimento			
(Acquisizioni) di immobilizzazioni materiali	(1.108)	(1.502)	7
Disinvestimenti di immobilizzazioni materiali	91	115	7
(Acquisizione) di immobilizzazioni immateriali	(6.476)	(45.084)	8
Disinvestimenti di immobilizzazioni immateriali	705	103	8
Variazione debiti verso Fornitori per investimenti	(13.094)	(21.611)	7 - 8 - 12
Diminuzione delle immobilizzazioni finanziarie	(0)	(0)	9
(Incremento) delle immobilizzazioni finanziarie	(15.771)	(351)	9
(Acquisto) quote di terzi in società controllate	(1.300)	0	
FLUSSO MONETARIO ATTIVITA' DI INVESTIMENTO (D)	(36.953)	(68.330)	
Attività di finanziamento			
Incremento di debiti verso altri finanziatori	0		20
(Diminuzione) di debiti verso altri finanziatori	(331)	(284)	20
Accensioni di finanziamenti	92.980	187.429	16 19
(Rimborso) e altre variazioni di finanziamenti	(68.005)	(46.959)	16 19
(Aumento)/diminuzione di attività finanziarie	(540)	(150)	2
FLUSSO MONETARIO ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO (E)	24.104	140.035	
FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' CESSATE/DESTINATE AD ESSERE CEDUTE (F)	0	0	
FLUSSO FINANZIARIO NETTO DEL PERIODO (C+D+E+F)	(28.133)	50.520	
DISPONIBILITA' LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI ALL'INIZIO DEL PERIODO	52.719	2.199	
DISPONIBILITA' LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI ALLA FINE DEL PERIODO	24.587	52.719	

Prospetto delle variazioni di Patrimonio Netto

Riferimento Nota 24

	CAPITALE SOCIALE	RISERVA LEGALE	RISERVA DI SOVRAPPREZZO AZIONI	ALTRE RISERVE ED UTILI PORTATI A NUOVO	UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	QUOTE DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO
(Migliaia di Euro)								
Saldo 1 gennaio 2020	189	76	27.651	606.884	20.400	655.200	10.597	665.797
Utile (perdita) esercizio precedente				20.400	(20.400)			
Risultato da conto economico separato					(80.605)	(80.605)	(3.375)	(83.980)
Utili/perdite da conto economico Complessivo				(1.392)		(1.392)	(1)	(1.393)
Altri movimenti						0		0
Risultato da conto economico complessivo				(1.392)	(80.605)	(81.997)	(3.376)	(85.373)
Saldo 31 dicembre 2020	189	76	27.651	625.893	(80.605)	573.203	7.221	580.424
(Migliaia di Euro)								
Saldo 1 gennaio 2021	189	76	27.651	625.892	(80.605)	573.203	7.221	580.424
Utile (perdita) esercizio precedente				(80.605)	80.605			
Risultato da conto economico separato					(75.691)	(75.691)	(818)	(76.509)
Utili/perdite da conto economico Complessivo				2.744		2.744	(1)	2.743
Risultato da conto economico complessivo				2.744	(75.691)	(72.946)	(819)	(73.765)
Altri movimenti				2.632		2.632	(3.932)	(1.300)
Saldo 31 dicembre 2021	189	76	27.651	550.663	(75.691)	502.888	2.471	505.359

Note esplicative al bilancio consolidato
al 31 DICEMBRE 2021

MILIONE S.p.A.

Capitale Sociale Euro 188.737,00 interamente versato

Sede Legale: viale G. Galilei n. 30/1 - 30173 Venezia

REA Venezia n. 418330

Registro Imprese di Venezia, Cod. Fiscale e Partita IVA 03411340262

Informazioni sull'attività del Gruppo

Milione S.p.A. (di seguito anche "Capogruppo", "Società" o "Milione") detiene la partecipazione di controllo in SAVE S.p.A. – di seguito anche "SAVE" –, società che opera anche attraverso le proprie controllate principalmente nella gestione degli aeroporti. Save gestisce direttamente l'Aeroporto Marco Polo di Venezia e controlla l'aeroporto Antonio Canova di Treviso. Inoltre detiene delle rilevanti partecipazioni nell'aeroporto Valerio Catullo di Verona e nell'aeroporto di Charleroi (Belgio). Save detiene inoltre società che operano nel settore aeroportuale e servizi correlati.

La Capogruppo ha sede legale in Tessera (Venezia), in Viale G. Galilei n. 30/1.

Principi Contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato del Gruppo Milione si riferisce all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021.

Il bilancio consolidato è stato redatto in base al principio del costo storico nonché sul presupposto della continuità aziendale.

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

Crisi in essere

Le circostanze straordinarie determinate dall'emergenza Covid-19 e dalla crisi geopolitica in corso, descritte nella relazione sulla gestione, hanno ripercussioni, dirette e indirette, sull'attività economica e hanno creato un contesto di generale incertezza, le cui evoluzioni e i relativi effetti non risultano al momento prevedibili. Gli effetti di tale crisi sanitaria ed economica continueranno ad essere oggetto di costante monitoraggio da parte della Direzione aziendale e degli Amministratori.

In risposta alla situazione emergenziale, come descritto in maggiore dettaglio nella relazione sulla gestione, il management ha posto in essere tempestivamente una serie di azioni volte al contenimento dei costi e ha provveduto a rivedere il piano degli investimenti alla luce del mutato contesto. Sotto un profilo finanziario, al fine di preservare la continuità aziendale, il management ha provveduto con successo a rinegoziare, anticipando le scadenze contrattuali, con tutti i finanziatori del Gruppo alcune clausole contrattuali, tra le quali quelle relative al rispetto di alcuni parametri finanziari da determinarsi sui dati consolidati del Gruppo (*financial covenants*) nel periodo intercorrente tra il 30 giugno 2020 e il 30 giugno 2022. Si rimanda alla Nota 19 "Debiti finanziari verso banche al netto della quota corrente" per maggiori informazioni.

Inoltre, come meglio descritto nel successivo paragrafo “Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell’esercizio e notizie sulla prevedibile evoluzione della gestione”, cui si fa rimando, la Società ha completato nel mese di febbraio 2022 l’operazione di rifinanziamento delle *facilities* concesse dal Pool di banche al 31 dicembre per 595 milioni di Euro. In particolare, il nuovo contratto, finalizzato il 16 febbraio 2022, porta l’importo disponibile delle linee a 640 milioni di Euro e ne allunga la durata dal dicembre 2025 al dicembre 2027; inoltre è previsto il primo test sui *financial covenants* a giugno 2023.

Si segnala che il governo italiano nell’ambito della Legge n. 178/2020 (c.d. Legge di Bilancio 2021) ha istituito un fondo (di seguito il “Fondo”) destinato a compensare, nel limite di totali € 500 milioni, danni subiti dai gestori aeroportuali, per un massimo di € 450 milioni, e dei prestatori dei servizi aeroportuali di assistenza a terra, per un massimo di € 50 milioni. Il Fondo, con decreto del 25 maggio 2021, è stato incrementato di € 300 milioni, prevedendo ulteriori € 285 milioni per i gestori aeroportuali e ulteriori € 15 milioni di euro per i prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra.

La Commissione Europea, con decisione del 26 luglio 2021, ha approvato, ai sensi dell’art. 107(2)(b) del TFUE, tale regime di aiuti. Il periodo di riferimento da considerare ai fini della quantificazione del danno patito come conseguenza diretta del Covid-19 è compreso:

- tra il 1° marzo e il 30 giugno 2020 per i beneficiari che potevano riavviare l’operatività dal 3 giugno o dal 14 giugno 2020;
- tra il 1° marzo e il 14 luglio 2020 per i beneficiari che potevano riavviare l’operatività solo dal 15 luglio 2020.

Successivamente all’approvazione del regime di aiuti, il 25 novembre 2021 le autorità italiane hanno emanato un decreto (“Decreto attuativo”), attraverso il quale sono state definite le modalità attuative per la compensazione dei danni subiti a causa dell’emergenza da COVID-19 dai gestori aeroportuali e dai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra. Nello specifico, il Decreto attuativo definisce i soggetti beneficiari e i requisiti da soddisfare per qualificarsi come tali, come calcolare la compensazione dei danni subiti, l’oggetto e le modalità di presentazione della domanda di accesso al fondo, l’istruttoria delle autorità italiane e il pagamento dell’aiuto, unitamente a una serie di disposizioni riguardanti il divieto di cumulo, le verifiche ex-post che svolgeranno le autorità italiane sulle domande di ristoro, la relazione con la Commissione, le disposizioni finanziarie sulla copertura degli oneri e l’efficacia del Decreto attuativo stesso. Quest’ultimo è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 28 dicembre 2021.

Nel corso del 2022, le società controllate SAVE Spa e Aertre Spa hanno presentato la domanda di accesso al Fondo nei termini previsti per un totale di circa 48 milioni di Euro; in considerazione del fatto che gli adempimenti per l’ottenimento di tale contributo sono stati effettuati nel 2022 e che l’istruttoria per il riconoscimento del contributo è tuttora in corso, alla luce delle previsioni del principio contabile IAS 20, il bilancio al 31 dicembre 2021 non include alcuno stanziamento a tale riguardo. Si segnala che entrambe le società nella seconda settimana di marzo 2022 hanno ricevuto il 50% dell’importo a titolo di anticipo.

In questo contesto, il Consiglio di Amministrazione ha approvato in data 23 marzo 2022 “*impairment test*” che si fondano su proiezioni economico finanziarie elaborate dal management sulla scorta delle mutate condizioni di mercato ancora caratterizzate da una notevole incertezza. Si rimanda alla nota “Verifica della recuperabilità del valore delle attività o di gruppi di attività” per maggiori indicazioni in merito alle assunzioni alla base

dei dati previsionali nonché alle modalità di svolgimento dei test, che non hanno comportato la necessità di apportare svalutazioni agli attivi del Gruppo.

Le particolari circostanze in cui il Gruppo si trova ad operare in conseguenza della pandemia hanno altresì reso necessario per gli Amministratori porre particolare attenzione alla valutazione del presupposto di continuità aziendale. A tale riguardo, gli Amministratori, sulla scorta delle previsioni relative ai flussi di cassa nel 2022, ritengono che il Gruppo, utilizzando le leve a propria disposizione per ridurre gli esborsi connessi ai costi di esercizio e agli investimenti e tenuto conto delle linee di credito disponibili e oggetto di rinegoziazione nel mese di febbraio 2022, potrà disporre delle risorse finanziarie necessarie per far fronte alle obbligazioni non differibili nei prossimi 12 mesi.

Gli Amministratori hanno tenuto in considerazione tutti gli aspetti sopra descritti e hanno ritenuto appropriato il presupposto della continuità aziendale nella predisposizione del presente bilancio consolidato.

Espressione di conformità agli IAS/IFRS

Le informazioni finanziarie consolidate al 31 dicembre 2021 sono state predisposte nel rispetto degli *International Financial Reporting Standards (IFRS)* omologati dall'Unione Europea ed in vigore alla data di redazione del bilancio.

Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il presente bilancio è stato predisposto dal Consiglio di Amministrazione sulla base delle scritture contabili e di consolidamento aggiornate al 31 dicembre 2021.

Ai fini comparativi i prospetti di bilancio presentano il confronto con i dati patrimoniali del bilancio al 31 dicembre 2020 e con i dati economici del 2020. Questi ultimi sono stati riesposti in applicazione delle previsioni dell'IFRS 5 con riferimento al contributo della controllata Triveneto Sicurezza che, come meglio descritto nel paragrafo “Attività, passività e risultato da attività destinate ad essere cedute” è in corso di cessione alla data del 31 dicembre 2021.

La Società ha optato per la predisposizione di schemi distinti di Conto Economico Separato e Conto Economico Complessivo, come consentito dal principio contabile IAS 1, ritenendo preferibile tale rappresentazione. Inoltre, ritenendo tali modalità più efficaci nel rappresentare i fenomeni aziendali, è stato utilizzato il criterio della liquidità nella rappresentazione delle poste di stato patrimoniale, suddividendo attività e passività tra correnti e non correnti, il conto economico con attribuzione di proventi e oneri per natura e l'analisi dei flussi finanziari predisposta con metodo indiretto suddivisa tra attività operativa, di investimento e di finanziamento.

Area di consolidamento

Società controllate

Il bilancio consolidato include, con il metodo dell'integrazione globale, le società nelle quali la Capogruppo detiene, direttamente o indirettamente il controllo, come definito dall'IFRS 10, o la maggioranza delle azioni o quote di capitale e dei diritti di voto.

Tutti i saldi e le transazioni intra-gruppo, inclusi eventuali utili e perdite non realizzati derivanti da rapporti intrattenuti fra società del Gruppo, sono completamente eliminati.

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.

Il valore contabile delle partecipazioni incluse nell'area di consolidamento viene eliminato a fronte del patrimonio netto delle partecipate secondo il metodo dell'integrazione globale. L'eventuale differenza tra il costo di acquisizione ed il patrimonio netto contabile delle partecipate al momento dell'acquisizione della partecipazione viene allocata a specifiche attività, passività o passività potenziali delle società acquisite, sulla base dei loro valori correnti (*fair value*) alla data di acquisizione e per la parte residua, qualora ne sussistano i presupposti, ad Avviamento. In questo caso tali importi non vengono ammortizzati, ma sottoposti ad *impairment test* almeno su base annuale e comunque ogni qualvolta si ravvisino indicatori di *impairment*.

Gli interessi di minoranza rappresentano la parte di profitti o perdite e delle attività nette non detenute dal Gruppo e sono esposti in una voce separata del conto economico e nello stato patrimoniale tra le componenti del patrimonio netto separatamente dal patrimonio netto del Gruppo. Gli acquisti di interessi di minoranza avvenuti negli esercizi passati sono stati contabilizzati utilizzando il "*parent entity extension method*" in base al quale la differenza tra il prezzo pagato ed il valore contabile della quota parte delle attività nette acquisite è rilevato come avviamento. Le modifiche nella quota d'interessenza che non costituiscono una perdita di controllo sono state trattate come *equity transaction* e quindi hanno avuto come contropartita il patrimonio netto.

Di seguito sono riepilogate le società incluse nell'area di consolidamento con il metodo dell'integrazione globale:

SOCIETÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE	% POSSESSO DEL GRUPPO	
			31/12/2021	31/12/2020
CAPOGRUPPO:				
Milione S.p.A.	Euro	188.737		
<i>sue controllate:</i>				
SAVE S.p.A.	Euro	35.971.000	100	100
<i>sue controllate:</i>				
Marco Polo Park S.r.l.	Euro	516.460	100	100
Save International Holding SA	Euro	7.450.000	100	100
<i>sua controllata:</i>				
Belgian Airports SA	Euro	5.600.000	100	65
Save Engineering S.r.l.	Euro	100.000	100	100
N-ATTEC S.r.l.	Euro	50.000	100	100
Aer Tre S.p.A.	Euro	13.119.840	80	80
Società Agricola Save a r.l.	Euro	75.000	100	100
Triveneto Sicurezza S.r.l.	Euro	100.000	93	93
Archimede 3 S.r.l.	Euro	50.000	100	100

Nel corso del primo semestre 2021, Save International Holding SA ha acquisito la quota di minoranza di Belgian Airport SA e pertanto ne detiene il 100% del capitale.

Nel corso del mese di ottobre Save S.p.A. ha pubblicato in Gazzetta ufficiale l'avviso di gara per la selezione di un operatore economico cui cedere l'intero capitale sociale della società controllata **Triveneto Sicurezza S.r.l.**. La società esplica servizi di sicurezza ex art. 133 TULPS ed in particolare ha in affidamento il servizio di controllo, vigilanza e sicurezza presso l'aeroporto Marco Polo di Venezia e presso l'aeroporto Antonio Canova di Treviso. Il 27 gennaio 2022 Gruppo SAVE ha concluso la gara per la vendita del 100% della controllata a favore del gruppo Securitalia. Il giorno 16 febbraio 2022 è stato siglato il contratto di cessione che risulta peraltro sottoposto a specifiche condizioni sospensive. La cessione prevede tutele riservate ai dipendenti di Triveneto Sicurezza, ovvero un obbligo di salvaguardia del livello occupazionale di Triveneto Sicurezza in essere al momento della stipula del medesimo per almeno tre anni.

Società Collegate e JV

Quando il controllo su un'attività è attribuito congiuntamente a due o più operatori, si è in presenza di accordi a controllo congiunto (*Joint Arrangement*), e come tali sono classificati come *Joint Operation* (JO) o *Joint Venture* (JV), sulla base di un'analisi dei diritti e delle obbligazioni contrattuali sottostanti. In particolare, una JV è un *Joint Arrangement* nel quale i partecipanti, pur avendo il controllo delle principali decisioni strategiche e finanziarie attraverso meccanismi di voto che prevedono l'unanimità delle decisioni, non hanno diritti giuridicamente rilevanti sulle singole attività e passività della JV. In questo caso il controllo congiunto ha ad oggetto le attività nette delle JV. Tale forma di controllo viene rappresentata in bilancio attraverso il metodo della valutazione a patrimonio netto. Le *Joint Operation* sono invece *Joint Arrangement* nei quali i partecipanti hanno diritti sulle attività e sono obbligati direttamente per le passività. In questo caso, le singole attività e passività e i relativi costi e ricavi vengono rilevati nel bilancio della partecipante sulla base dei diritti e degli obblighi di ciascuna di essi, indipendentemente dall'interessenza detenuta. I *Joint Arrangement* del Gruppo sono stati tutti classificati come *Joint Venture*.

Le società sulle quali viene esercitata una influenza notevole, generalmente accompagnata da una percentuale di possesso compreso tra il 20% ed il 50% (partecipazioni in imprese collegate) e le *Joint Venture* (come precedentemente qualificate) sono valutate secondo il metodo del patrimonio netto.

Nel caso di applicazione del metodo del patrimonio netto il valore della partecipazione risulta allineato al patrimonio netto rettificato, ove necessario, per riflettere l'applicazione dei principi contabili internazionali IFRS e comprende l'iscrizione del maggior valore pagato ed oggetto di *purchase price allocation* eventualmente individuato al momento della acquisizione oltre che per gli effetti delle rettifiche richieste dai principi relativi alla predisposizione del bilancio consolidato.

Nel caso in cui il Gruppo abbia evidenza di perdite di valore della partecipazione in eccesso a quanto eventualmente già riconosciuto attraverso il metodo del patrimonio netto, si procede a determinare l'eventuale *impairment* da iscrivere a conto economico, determinato come differenza tra il valore recuperabile della partecipazione e il suo valore di carico.

Si riporta di seguito il dettaglio delle società collegate e JV:

SOCIETÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE	% POSSESSO DEL GRUPPO	
			31/12/2021	31/12/2020
Società collegate e Joint Venture				
Airest Retail S.r.l.	Euro	1.000.000	50	50
GAP S.p.A.	Euro	510.000	49,87	49,87
Venezia Terminal passeggeri S.p.A.	Euro	3.920.020	22,18	22,18
Brussels South Charleroi Airport SA	Euro	7.735.740	27,65	17,97
Save Cargo S.p.A.	Euro	1.000.000	50,0	50,00
2A - Airport Advertising S.r.l.	Euro	10.000	50	50
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.	Euro	52.317.408	43,05	41,84

Da rilevare il perfezionamento dell'operazione di aumento di capitale di Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. pari ad Euro 35 milioni ed interamente sottoscritto nel corso del mese di luglio 2021. SAVE ha sottoscritto l'aumento di capitale per Euro 15,8 milioni.

Principi di consolidamento

Variazioni di principi contabili

I principi contabili adottati per la predisposizione del bilancio consolidato sono conformi a quelli seguiti per la preparazione del bilancio annuale di Gruppo al 31 dicembre 2020 ad eccezione dell'adozione dei nuovi Principi ed interpretazioni applicati a partire dal 1° gennaio 2021 di seguito elencati.

Principi Contabili, Emendamenti ed Interpretazioni IFRS applicati dal 1° Gennaio 2021

I seguenti principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS sono stati applicati per la prima volta dal Gruppo a partire dal 1° gennaio 2021:

- In data 31 marzo 2021 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “***Covid-19-Related Rent Concessions beyond 30 June 2021 (Amendments to IFRS 16)***” con il quale estende di un anno il periodo di applicazione dell'emendamento emesso nel 2020, che prevedeva per i locatari la facoltà di contabilizzare le riduzioni dei canoni connesse al Covid-19 senza dover valutare, tramite l'analisi dei contratti, se fosse rispettata la definizione di *lease modification* dell'IFRS 16. Pertanto i locatari che hanno applicato tale facoltà nell'esercizio 2020, hanno contabilizzato gli effetti delle riduzioni dei canoni di affitto direttamente a conto economico alla data di efficacia della riduzione. L'emendamento del 2021, disponibile soltanto per le entità che abbiano già adottato l'emendamento del 2020, si applica a partire dal 1° aprile 2021 ed è consentita un'adozione anticipata. L'adozione di tali emendamenti non ha comportato effetti sul bilancio consolidato del Gruppo.
- In data 27 agosto 2020 lo IASB ha pubblicato, alla luce della riforma sui tassi di interesse interbancari quale l'IBOR, il documento “***Interest Rate Benchmark Reform—Phase 2***” che contiene emendamenti ai seguenti standard:
 - IFRS 9 *Financial Instruments*;
 - IAS 39 *Financial Instruments: Recognition and Measurement*;
 - IFRS 7 *Financial Instruments: Disclosures*;
 - IFRS 4 *Insurance Contracts*; e
 - IFRS 16 *Leases*.

Tutte le modifiche sono entrate in vigore il 1° gennaio 2021. L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio consolidato del Gruppo.

Principi Contabili, Emendamenti ed Interpretazioni IFRS ed IFRIC omologati dall'Unione Europea, non ancora obbligatoriamente applicabili e non adottati in via anticipata dal gruppo al 31 dicembre 2021

- In data 14 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato i seguenti emendamenti denominati:
 - ***Amendments to IFRS 3 Business Combinations***: le modifiche hanno lo scopo di aggiornare il riferimento presente nell'IFRS 3 al Conceptual Framework nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni del principio.

- ***Amendments to IAS 16 Property, Plant and Equipment***: le modifiche hanno lo scopo di non consentire la deduzione dal costo delle attività materiali l'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti nella fase di test dell'attività stessa. Tali ricavi di vendita e i relativi costi saranno pertanto rilevati nel conto economico.
- ***Amendments to IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets***: l'emendamento chiarisce che nella stima sull'eventuale onerosità di un contratto si devono considerare tutti i costi direttamente imputabili al contratto. Di conseguenza, la valutazione sull'eventuale onerosità di un contratto include non solo i costi incrementali (come, ad esempio, il costo del materiale diretto impiegato nella lavorazione), ma anche tutti i costi che l'impresa non può evitare in quanto ha stipulato il contratto (come, ad esempio, la quota dell'ammortamento dei macchinari impiegati per l'adempimento del contratto).
- ***Annual Improvements 2018-2020***: le modifiche sono state apportate all'IFRS 1 *First-time Adoption of International Financial Reporting Standards*, all'IFRS 9 *Financial Instruments*, allo IAS 41 *Agriculture* e agli *Illustrative Examples* dell'IFRS 16 *Leases*.

Tutte le modifiche entreranno in vigore il 1° gennaio 2022. Gli amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tali emendamenti.

- In data 18 maggio 2017 lo IASB ha pubblicato il principio **IFRS 17 – Insurance Contracts** che è destinato a sostituire il principio IFRS 4 – *Insurance Contracts*. L'obiettivo del nuovo principio è quello di garantire che un'entità fornisca informazioni pertinenti che rappresentano fedelmente i diritti e gli obblighi derivanti dai contratti assicurativi emessi. Lo IASB ha sviluppato lo standard per eliminare incongruenze e debolezze delle politiche contabili esistenti, fornendo un quadro unico *principle-based* per tenere conto di tutti i tipi di contratti di assicurazione, inclusi i contratti di riassicurazione che un assicuratore detiene.

Il principio si applica a partire dal 1° gennaio 2023 ma è consentita un'applicazione anticipata, solo per le entità che applicano l'IFRS 9 – *Financial Instruments* e l'IFRS 15 – *Revenue from Contracts with Customers*. Gli amministratori non si attendono effetti nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di questo principio.

Principi Contabili, Emendamenti Ed Interpretazioni IFRS non ancora omologati dall'Unione Europea

Alla data di riferimento del presente documento, gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione degli emendamenti e dei principi sotto descritti.

- In data 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato ***“Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current”***. Il documento ha l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività a breve o lungo termine. Le modifiche entrano in vigore dal 1° gennaio 2023; è comunque consentita un'applicazione anticipata. Gli amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tale emendamento.
- In data 12 febbraio 2021 lo IASB ha pubblicato due emendamenti denominati ***“Disclosure of Accounting Policies—Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2”*** e ***“Definition of Accounting Estimates—Amendments to IAS 8”***. Le modifiche sono volte a migliorare la *disclosure* sulle *accounting policy* in modo da

fornire informazioni più utili agli investitori e agli altri utilizzatori primari del bilancio nonché ad aiutare le società a distinguere i cambiamenti nelle stime contabili dai cambiamenti di *accounting policy*. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un'applicazione anticipata. Gli amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tali emendamenti.

- In data 7 maggio 2021 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato ***“Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction”***. Il documento chiarisce come devono essere contabilizzate le imposte differite su alcune operazioni che possono generare attività e passività di pari ammontare, quali il leasing e gli obblighi di smantellamento. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un'applicazione anticipata. Gli amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tale emendamento.
- In data 9 dicembre 2021, lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato ***“Amendments to IFRS 17 Insurance contracts: Initial Application of IFRS 17 and IFRS 9 – Comparative Information”***. L'emendamento è un'opzione di transizione relativa alle informazioni comparative sulle attività finanziarie presentate alla data di applicazione iniziale dell'IFRS 17. L'emendamento è volto ad evitare disallineamenti contabili temporanei tra attività finanziarie e passività di contratti assicurativi, e quindi a migliorare l'utilità delle informazioni comparative per i lettori di bilancio. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, unitamente all'applicazione del principio IFRS 17. Gli amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tale emendamento.

Stagionalità dell'attività

A causa della natura ciclica del settore in cui il Gruppo opera generalmente sono attesi ricavi e risultati operativi più elevati nel secondo e terzo trimestre, piuttosto che nei primi e negli ultimi mesi dell'anno. 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 presso le infrastrutture di mobilità direttamente gestite (aeroporti). Seppur nella specificità dell'anno 2021 e delle restrizioni alla mobilità che lo hanno condizionato, tale dinamica è presente anche nell'esercizio in commento.

Stime contabili significative

La redazione del bilancio consolidato e delle relative Note Esplicative in applicazione dei principi contabili di riferimento richiede da parte degli Amministratori il ricorso a stime e assunzioni che hanno effetto sui valori delle attività e delle passività di bilancio e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data di bilancio. Le stime e le assunzioni utilizzate sono basate sull'esperienza e su altri elementi considerati rilevanti e sono oggetto di revisione periodica; gli effetti di ogni variazione ad esse apportate sono riflessi a conto economico nell'esercizio in cui avviene la revisione di stima. Il concretizzarsi di risultati diversi da quanto stimato potrebbe richiedere rettifiche, ad oggi né stimabili né prevedibili.

Infatti, le difficili condizioni nelle quali il Gruppo si è trovato ad operare nel corso dell'esercizio hanno reso necessario svolgere delle verifiche in merito alla recuperabilità degli attivi. A tale riguardo è opportuno sottolineare che la valutazione delle attività della Società è stata effettuata nella prospettiva della continuità aziendale e tenendo conto delle

proiezioni contenute nel nuovo scenario economico finanziario alla base del test di impairment, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 23 marzo 2022, che prospetta un progressivo recupero dei volumi di traffico nel medio termine.

Si segnala in merito che il contesto emergenziale in precedenza descritto ha comportato un significativo innalzamento del livello di rischio e di incertezza, che comporta di conseguenza una maggiore aleatorietà delle stime necessarie per la predisposizione del bilancio.

Di seguito una descrizione delle voci più significativamente influenzate da stime ed assunzioni.

Perdite di valore sull'avviamento e su altre attività immateriali specifiche

L'avviamento viene sottoposto a verifica per eventuali perdite di valore con periodicità almeno annuale; detta verifica richiede una stima del valore d'uso dell'unità generatrice di flussi finanziari cui è attribuito l'avviamento, a sua volta basata sulla stima dei flussi finanziari attesi dall'unità e sulla loro attualizzazione in base a un tasso di sconto adeguato. Ai fini della verifica di un'eventuale perdita di valore degli avviamenti iscritti in bilancio la Società ha adottato la metodologia descritta al paragrafo "Perdite di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali". I flussi di cassa delle *cash generating unit* attribuibili a ciascun avviamento sono stati desunti dai *Business Plan* approvati dai Consigli di Amministrazione della Società o delle società controllate a seconda dei casi.

In relazione alle altre attività immateriali specifiche a vita utile definita, viene effettuata annualmente una verifica di *impairment* sul valore residuo, risultante dall'allocazione del maggior valore pagato in fase di acquisizione.

Per una più dettagliata ed analitica trattazione delle valutazioni effettuate alla data del 31 dicembre sulle singole poste di avviamento e di altre attività immateriali specifiche, si rimanda al successivo paragrafo "Verifica della recuperabilità del valore delle attività o di gruppi di attività", riportato prima dei criteri di valutazione.

Imposte differite attive

Le imposte anticipate sono riferite a perdite fiscali riportabili a nuovo e a differenze temporanee fra i valori di bilancio ed i valori riconosciuti fiscalmente, riconducibili a costi a deducibilità differita, principalmente riguardanti accantonamenti per fondo rischi, e al riporto a nuovo delle perdite fiscali registrate dalle società del Gruppo nel corso dell'esercizio.

Tali attività sono iscritte in bilancio sulla base di una valutazione discrezionale degli Amministratori della probabilità del loro recupero, valutata con particolare riguardo alla stima della capacità della Capogruppo e delle società controllate, anche per effetto dell'adesione al regime del "consolidato fiscale", di generare redditi imponibili positivi nei prossimi esercizi sulla base delle previsioni contenute nello scenario economico finanziario sopra menzionato, soggetto per definizione a rilevanti incertezze, in particolare nell'attuale contesto macroeconomico e di settore.

La valutazione è stata effettuata sulla base dell'aliquota fiscale attesa per l'esercizio in cui si prevede avverrà il riversamento della differenza temporanea

Fondo svalutazione crediti

Il fondo svalutazione crediti viene determinato sulla base di un'analisi specifica sia delle pratiche in contenzioso che delle pratiche che, pur non essendo in contenzioso, presentano qualche sintomo di ritardo negli incassi. Lo stanziamento include, inoltre, la valutazione dei crediti residuali secondo la logica di perdita attesa (*Expected Loss*) calcolata sull'intera vita del credito in conformità alle nuove previsioni del principio IFRS 9. La

valutazione del complessivo valore realizzabile dei crediti commerciali richiede di elaborare delle stime circa la probabilità di recupero delle suddette pratiche nonché delle percentuali di svalutazione applicate ai crediti non in contenzioso e, pertanto, essa è soggetta ad incertezza.

Fondo rinnovamento beni in concessione

A fronte degli immobili detenuti in regime di concessione, da alcune società del Gruppo, è stato stanziato un apposito fondo che include gli ammontari necessari alla prima manutenzione o sostituzione di ogni bene costituente l'infrastruttura posseduta che dovrà essere devoluta allo Stato in perfette condizioni di funzionamento al termine della concessione.

Il fondo di rinnovamento viene alimentato annualmente sulla base di una valutazione tecnica degli stimati oneri futuri relativi alle manutenzioni cicliche necessarie al mantenimento dei beni di cui è prevista la devoluzione gratuita al termine della concessione ed utilizzato in ragione delle manutenzioni effettuate nel corso del periodo.

Fondi pensione e altri benefici post impiego

Il costo dei piani pensionistici a benefici definiti e degli altri benefici post impiego è determinato utilizzando valutazioni attuariali. La valutazione attuariale richiede l'elaborazione di ipotesi circa i tassi di sconto, il tasso atteso di rendimento degli impieghi, i futuri incrementi salariali, i tassi di mortalità ed il futuro incremento delle pensioni. A causa della natura di previsioni di lungo termine di questi piani, tali stime sono soggette ad un significativo grado d'incertezza.

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 riflessi direttamente a patrimonio sono rilevate direttamente a patrimonio e non nel conto economico.

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

Sono stati compiuti i test di impairment al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore con riferimento agli importi allocati ad Avviamento o a Concessioni, oggetto di contabilizzazione nel presente ed in precedenti esercizi.

Il test avviene confrontando il valore contabile (carrying value) dell'attività o del gruppo di attività componenti l'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 dal gruppo di attività componenti la CGU (valore d'uso). In particolare, i valori recuperabili delle attività riferite alle CGU oggetto del test sono stati verificati attraverso il confronto con il valore attuale dei flussi di cassa attesi fino al termine delle rispettive concessioni.

A tale riguardo, si segnala peraltro che il valore recuperabile è determinato sulla base di stime, caratterizzate per loro natura da profili di incertezza, a cui si aggiunge la significativa

aleatorietà connessa all'attuale contesto di mercato e di settore, in cui l'evoluzione dell'emergenza Covid-19 e i tempi di recupero dei volumi di traffico restano ancora incerti. Pertanto, un eventuale deterioramento dei diversi fattori utilizzati nell'elaborazione delle stime potrebbe richiedere una rideterminazione dei valori recuperabili. Il Gruppo monitorerà costantemente tali fattori e l'esistenza di perdite di valore.

Valore di concessione e avviamento allocato alla CGU Venezia in sede di *Purchase Price Allocation*

Il Gruppo ha ritenuto necessario svolgere una verifica in merito all'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore con riferimento all'importo pari ad Euro 849,2 milioni allocato a "Diritti di Concessione", e all'importo pari ad Euro 303,6 milioni allocato ad "Avviamento" in sede di acquisizione, avvenuta nel 2017 e con riferimento al capitale investito della cd CGU Venezia, riferibile alle attività svolte nello scalo aeroportuale Marco Polo di Venezia Tessera.

Nel corso del secondo semestre 2021 Milione SpA è stata impegnata nell'operazione di rifinanziamento del Senior Facility Agreement e dell'Eurobond, conclusasi con successo nei primi mesi del 2022. Tale operazione, tra le altre cose, ha coinvolto nel mese di settembre una società di consulenza esperta in aviazione commerciale per supportare gli Amministratori nella stima dell'andamento della curva del traffico dell'Aeroporto di Venezia. Sulla base delle stesse stime è stato costruito il piano utilizzato ai fini dell'esercizio del *test di impairment*.

A seguito dell'emendamento all'articolo 202 comma 1-bis previsto nel cd. "Decreto Rilancio" convertito in legge in data 17 luglio 2020, che ha comportato un allungamento di due anni di tutte le concessioni aeroportuali in essere, lo scenario copre un orizzonte temporale compreso tra il 2022 ed il 2043 i cui elementi chiave vanno ricercati: (i) nella presenza di una concessione in regime di gestione totale, (ii) nella crescita dei ricavi commerciali sia aviation sia non aviation che ipotizzano il recupero dei volumi di traffico del 2019 nell'esercizio 2024 (iii) nella revisione, alla luce dell'attuale contesto macroeconomico e sanitario, di alcuni driver di crescita di ricavi e di correlati investimenti. Per l'attualizzazione dei flussi è stato utilizzato un Weighted Average Cost of Capital (WACC) al netto dell'effetto imposte pari al 4,7%. Il valore recuperabile, inteso come valore d'uso, così individuato, risulta essere superiore al carrying value e il test non ha pertanto evidenziato la necessità di apportare svalutazioni alle attività iscritte. Il valore del WACC che rende il value in use della CGU pari al relativo carrying amount è pari a circa il 5,1%.

Valore di concessione allocato alla CGU Treviso in sede di *Purchase Price Allocation* e valore di avviamento derivante dall'acquisizione di ulteriore quota di partecipazione minoritaria in Aer Tre S.p.A.

La Società ha verificato per l'esercizio 2021 l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore con riferimento all'importo, pari ad Euro 16,2 milioni, allocato a "Diritti di Concessione" e all'importo, pari ad Euro 6,9 milioni, allocato ad "Avviamento" in sede di acquisizione da soci terzi, avvenuta nel 2007, di una quota di partecipazione del 35% nel capitale della società Aer Tre S.p.A. che gestisce lo scalo aeroportuale di Treviso. I flussi di cassa della Cash Generating Unit sono stati desunti, considerando le migliori ipotesi ad oggi disponibili per la predisposizione di un possibile scenario di evoluzione nel

medio lungo termine. Lo scenario, a seguito dell'emendamento all'articolo 202 comma 1-bis previsto nel c.d. "Decreto Rilancio" convertito in legge in data 17 luglio 2020, che ha previsto un allungamento di 2 anni di tutte le concessioni aeroportuali in essere, copre un orizzonte temporale compreso tra il 2022 ed il 2055 ed i cui elementi chiave vanno ricercati: (i) nella presenza di una concessione in regime di gestione totale, (ii) nella crescita dei ricavi commerciali, grazie agli opportuni investimenti previsti, (iii) nella revisione, alla luce dell'attuale contesto macroeconomico sanitario, di alcuni driver di crescita di ricavi e di correlati investimenti.

Il periodo di riferimento dello scenario è stato suddiviso in due fasi: la prima fase (2022-2030) è relativa ai flussi dello scenario di previsione esplicita predisposto dalla Direzione di SAVE S.p.A., la seconda (2031-2055) si riferisce ai flussi rivenienti dall'applicazione di un tasso di crescita "g" pari a 1% ai ricavi dell'anno 2030, sino al termine della durata della concessione. Per l'attualizzazione dei flussi è stato utilizzato un Weighted Average Cost of Capital (WACC) netto imposte pari al 4,7%. Il value in use individuato, applicando ai driver dello scenario economico finanziario le variabili identificate per il test risulta essere comunque superiore al carrying value. Il valore del WACC che rende il value in use della CGU pari al relativo carrying amount è pari a circa il 6,8%.

Valore di Concessione derivante dall'acquisizione di quota di partecipazione minoritaria in Aeroporto Valerio Catullo S.p.A.

È stato sviluppato il test di impairment al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore con riferimento all'importo, pari ad Euro 15,7 milioni, allocato ad "Avviamento" al momento dell'entrata nel capitale sociale di Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. ("Catullo"), società che detiene le concessioni per la gestione degli aeroporti di Verona Villafranca e Brescia, avvenuta tra il 2014 ed il 2015.

L'operazione, effettuata attraverso un primo acquisto dal Comune di Villafranca del 2% del capitale di Catullo, la successiva sottoscrizione di un aumento di capitale ed infine con l'esercizio del diritto di prelazione su un ulteriore 5,3% relativo a soci che avevano optato per l'esercizio del diritto di recesso, ha determinato al 31 dicembre 2015 in capo a SAVE una partecipazione pari al 40,31% di Catullo. A seguito di successivi ulteriori acquisti e dell'aumento di capitale avvenuto nel corso del 2021, la partecipazione detenuta al 31 dicembre 2021 è pari al 43,1% del capitale della partecipata.

La partecipata è inclusa nel bilancio consolidato con il metodo del patrimonio netto e pertanto l'avviamento sopra citato è incluso nel valore della partecipazione.

I flussi di cassa della Cash Generating Unit riferibile a Catullo, pur riflettendo l'attuale contesto di incertezza conseguente all'emergenza sanitaria mondiale da Coronavirus, sono relativi ad un orizzonte temporale compreso tra 2022 ed il 2055. Il primo periodo dello scenario che riguarda gli anni 2022-2030 evidenzia quali elementi chiave: (i) fast recovery dei livelli di traffico pre-Covid grazie alle peculiarità dei passeggeri dello scalo, che sono principalmente di tipo "leisure" e "domestic", per poi ripartire con il rafforzamento dell'aeroporto di Verona all'interno della catchment area e il contestuale ripristino di un livello di traffico in linea con le potenzialità del territorio di riferimento attraverso l'ingresso di nuovi vettori basati sullo scalo in grado di garantire un forte impulso al traffico, lo sviluppo di destinazioni point to point (anche attraverso low cost carrier), il miglioramento della connettività agli hubs fornito dai network carrier; (ii) sviluppo

dell'attività su Brescia con lo sviluppo di traffico courier, la crescita del segmento general cargo e con il consolidamento del traffico postale; (iii) nella crescita dei ricavi commerciali, grazie agli opportuni investimenti programmati, in funzione dello sviluppo del traffico. Il secondo periodo di riferimento dello scenario, prolungato di 2 anni a seguito dell'emendamento all'articolo 202 comma 1-bis previsto nel cd. "Decreto Rilancio" convertito in legge in data 17 luglio 2020, va dal 2031 alla fine della concessione di Verona nel 2050 e si riferisce ai flussi rivenienti dall'applicazione di un tasso di crescita "g" pari a 1% a ricavi e costi dell'anno 2030. Per l'attualizzazione dei flussi, è stato utilizzato: un Weighted Average Cost of Capital (WACC) netto imposte pari a 4,7%. Il valore recuperabile inteso come valore d'uso così individuato, applicando ai driver dello scenario economico finanziario le variabili identificate per il test, risulta essere superiore al carrying value della partecipazione. Il valore del WACC che rende il value in use della CGU pari al relativo carrying amount è pari a circa il 7,7%.

Valore di Concessione relativo alla quota di partecipazione minoritaria nel Gruppo Airest

In ordine all'esecuzione dei patti parasociali con il Gruppo Lagardère conseguenti all'accordo di vendita del Gruppo Airest, in data 6 maggio 2015 LSTR Food Services Italia S.r.l. ha esercitato il suo diritto di acquisto ("call option") sul 50% di Lagardère Food Services S.r.l., società risultante dalla scissione, perfezionata il 1 maggio 2015, di Airest S.p.A. e comprendente tutte le attività del Gruppo Airest con esclusione delle attività commerciali presenti negli aeroporti in cui opera il Gruppo SAVE. Airest S.p.A., infatti, a seguito delle operazioni straordinarie intervenute nel corso del 2015, controlla tre società nei settori del Food & Beverage e Retail, operative presso gli aeroporti di Venezia, Treviso e Verona. Al fine di razionalizzare la struttura societaria del Gruppo Airest, nel corso del 2016 è avvenuta una fusione tra alcune della società che ha portato a sì che la capogruppo sia diventata Airest Retail che controlla il 100% di Collezioni Venezia S.r.l.

Per effetto di tale riorganizzazione, il gruppo detiene ora una partecipazione pari al 50% di Airest Retail S.p.A. La partecipata è inclusa nel bilancio consolidato con il metodo del patrimonio netto e pertanto il sopra citato valore allora alla concessione è incluso nel valore della partecipazione.

I flussi di cassa della Cash Generating Unit Airest sono stati desunti riflettendo l'attuale contesto di incertezza conseguente all'emergenza sanitaria mondiale da Coronavirus nello scenario economico finanziario elaborato dal Management di Airest. L'orizzonte temporale, compreso tra il 2022 ed il 2028 preso a riferimento, coincide con la durata del contratto di subconcessione degli spazi F&B e Retail negli Aeroporti di Venezia e Treviso.

Per l'attualizzazione dei flussi è stato utilizzato un Weighted Average Cost of Capital (WACC) netto imposte pari al 4,7%. Dalle analisi è emerso che il value in use così determinato è superiore rispetto al carrying value della partecipazione. Il valore del WACC che rende il value in use della CGU pari al relativo carrying amount è pari a circa il 12,2%.

Criteri di valutazione

I principi IAS/IFRS applicati sono indicati nei punti seguenti.

Immobilizzazioni 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 valore equo alla data di acquisizione; esse sono inclusive degli oneri accessori, 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 a conto economico nella categoria di costo coerente con la funzione dell'attività immateriale.

Le immobilizzazioni immateriali a vita utile indefinita sono sottoposte a verifica annuale della recuperabilità del loro valore a livello individuale o a livello di unità generatrice di cassa (cd. *impairment test*).

La recuperabilità del loro valore d'iscrizione è verificata adottando i criteri indicati più sotto.

Per tali attività non è rilevato alcun ammortamento. La vita utile di un bene immateriale con vita indefinita è riesaminata con periodicità annuale al fine di accertare il persistere delle condizioni alla base di tale classificazione.

Di seguito vengono riassunti gli anni di vita utile delle differenti tipologie di immobilizzazioni immateriali:

Categoria	Periodo ammortamento
Diritti di brevetto e di utilizzazione opere d'ingegno: software	3 anni
Diritto di utilizzo delle concessioni aeroportuali	Durata concessione aeroportuale
Diritti di brevetto ed Opere di Ingegno	5 anni
Licenze, marchi e altri diritti simili	Durata contrattuale

La voce "Diritti di brevetto e di utilizzazione delle opere dell'ingegno" si riferisce principalmente ai costi per l'implementazione e la personalizzazione del *software* gestionale.

La voce "Diritto di utilizzo delle concessioni aeroportuali" 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.

Aggregazioni di imprese e avviamento

Aggregazioni aziendali effettuate prima del 1° gennaio 2010

L'acquisizione di imprese controllate è contabilizzata secondo il metodo dell'acquisizione. Il costo dell'acquisizione è determinato dalla sommatoria dei valori correnti alla data di scambio, delle attività cedute, delle passività sostenute o assunte e degli strumenti rappresentativi di capitale emessi dall'acquirente, in cambio del controllo della società acquisita comprensivi dei costi direttamente attribuibili all'aggregazione aziendale. Il costo dell'acquisizione viene allocato alle attività, alle passività e alle passività potenziali della società acquisita valorizzati ai relativi *fair value* (valore equo) alla data di acquisizione che soddisfano i criteri previsti dal IFRS 3. La differenza così rilevata tra il costo dell'aggregazione aziendale e l'interessenza dell'acquirente, al *fair value* netto delle attività, passività e passività potenziali identificabili, viene contabilizzata come avviamento. L'avviamento acquisito in un'aggregazione aziendale non è ammortizzato; annualmente viene verificato se esso abbia subito riduzioni di valore, o più frequentemente se specifici eventi o modificate circostanze indicano la possibilità che potrebbe aver subito una riduzione di valore, secondo quanto previsto dallo IAS 36 "Riduzione di valore delle attività". Ai fini della determinazione del *fair value* delle attività e delle passività e dei test di *impairment* le valutazioni degli amministratori vengono supportate dall'intervento di esperti indipendenti. L'interessenza degli azionisti di minoranza nelle imprese acquisite è inizialmente valutata in misura pari alla loro quota dei valori correnti delle attività, passività e passività potenziali iscritte.

Aggregazioni aziendali effettuate dopo il 1° gennaio 2010

A seguito dell'introduzione del principio IFRS 3 Rivisto, a partire dal 1° gennaio 2010, data di prima applicazione in via prospettica dello stesso, le aggregazioni aziendali sono contabilizzate utilizzando il metodo dell'acquisizione. Il costo di un'acquisizione è valutato come somma del corrispettivo trasferito misurato al *fair value* (valore equo) alla data di acquisizione e dell'importo di qualsiasi partecipazione di minoranza nell'acquisita. Per ogni aggregazione aziendale, l'acquirente deve valutare qualsiasi 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 spesi e classificati tra le spese amministrative. Quando il gruppo acquisisce un *business*, deve classificare o designare 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, l'acquirente deve ricalcolare il *fair value* della partecipazione precedentemente detenuta e valutata con l'*equity method* e rilevare nel conto economico l'eventuale utile o perdita risultante. Ogni corrispettivo potenziale deve essere rilevato dall'acquirente al *fair value* alla data di acquisizione. La variazione del *fair value* del corrispettivo potenziale classificato come attività o passività, sarà rilevata secondo quanto disposto dallo IFRS 9, nel conto economico o nel prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo. Se il corrispettivo potenziale è classificato nel patrimonio netto, il suo valore non deve essere ricalcolato sino a quando la sua estinzione sarà contabilizzata contro patrimonio netto. L'avviamento è inizialmente valutato al costo che emerge come eccedenza tra la sommatoria del corrispettivo corrisposto e l'importo

riconosciuto per le quote di minoranza rispetto alle attività nette identificabili acquisite e le passività assunte dal Gruppo. Se il corrispettivo è inferiore al *fair value* delle attività nette della controllata acquisita, la differenza è rilevata nel conto economico. Dopo la rilevazione iniziale, l'avviamento è valutato al costo ridotto delle perdite di valore accumulate. Al fine della verifica per riduzione di valore, l'avviamento acquisito in un'aggregazione aziendale deve, dalla data di acquisizione, essere allocato ad ogni unità generatrice di flussi di cassa del gruppo che si prevede benefici 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 ad un'unità generatrice di flussi finanziari e l'entità dismette parte delle attività di tale unità, l'avviamento associato all'attività dismessa deve essere incluso nel valore contabile dell'attività quando si determina l'utile o la perdita derivante dalla dismissione. L'avviamento associato con l'attività dismessa deve essere determinato sulla base dei valori relativi dell'attività dismessa e della parte mantenuta dell'unità generatrice di flussi finanziari.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono inizialmente rilevate al costo di acquisto o di realizzazione o, se derivano da operazioni di aggregazioni di imprese, al valore equo alla data di acquisizione; 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. Per i beni presi in carico da terzi, gli stessi sono valorizzati al *fair value* sulla base di specifica perizia. Il prezzo di acquisto o il costo di realizzazione si intende al netto dei contributi pubblici in conto capitale che sono rilevati quando le condizioni per la loro concessione si sono verificate. 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 accumulati 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.

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.

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 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.

Le immobilizzazioni materiali sono ammortizzate in quote costanti sulla base della residua possibilità di utilizzazione, esposta nella seguente tabella:

CATEGORIA	%
Fabbricati	3%
Mezzi e attrezzature di pista	10% - 31,5%
Macchinari officina	12,5%
Macchinari vari/impianti altri	15,0%
Impianti di telesegnalazione	25,0%
Impianti di allarme	30,0%
Macchine operatrici/impianti di carico/scarico	10,0%
Attrezzatura	35% - 15% - 12,5%
Autovetture / Motovetture	20% - 25%
Macchine ordinarie ufficio	12,0%
Mobili e arredi	15,0%
Impianti telefonici e Macchine ufficio elettroniche	20,0%

Beni in locazione finanziaria

I beni acquisiti con contratti di locazione finanziaria, che sostanzialmente trasferiscono al Gruppo tutti i rischi ed i benefici derivanti dalla proprietà del bene locato, sono capitalizzati dalla data di inizio del contratto al valore equo del bene locato o, se minore, al valore attuale dei canoni di leasing con contestuale rilevazione tra le passività del corrispondente debito finanziario verso le società locatrici. I canoni di *leasing* sono ripartiti tra quota capitale e quota interessi in modo da ottenere l'applicazione di un tasso di interesse costante sul saldo residuo del debito (quota capitale). Gli oneri finanziari sono addebitati a conto economico. I beni in leasing capitalizzati sono ammortizzati sulla base della vita utile stimata del bene. Si rimanda a quanto già indicato nella prima parte delle presenti Note Illustrative con riferimento alla contabilizzazione dei leasing operativi in conformità al principio contabile IFRS 16.

Perdite di valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali

I valori contabili delle attività materiali e immateriali 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 valore equo 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 che riflette le valutazioni di mercato sul valore attuale del denaro e i rischi specifici dell'attività. Nel determinare il valore equo 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 valore equo 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.

A ogni chiusura di bilancio il Gruppo valuta inoltre, con riferimento alle attività diverse dall'avviamento, 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.

Il valore dell'avviamento non può essere ripristinato in seguito ad aumenti nel valore recuperabile.

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

Avviamento

Il Gruppo sottopone i valori iscritti ad avviamento a verifica per perdite di valore su base annua, o più frequentemente se eventi o cambiamenti nelle circostanze indicano che il valore contabile potrebbe essere soggetto a perdita di valore.

La perdita di valore sulle suddette attività immateriali è determinata valutando il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) a cui le stesse sono riconducibili. 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.

L'abbattimento del valore dell'avviamento non può essere ripristinato in esercizi futuri.

Il Gruppo effettua la verifica annuale sulla perdita di valore delle attività immateriali sopra individuate durante il processo di chiusura del bilancio annuale.

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 dal Gruppo, escludendo comunque qualsiasi possibilità di ripristino di valore dell'avviamento, sono quelle previste dallo IAS 36.

Attività non correnti detenute per la vendita ed attività cessate

Le attività non correnti e i gruppi in dismissione classificati come posseduti per la vendita devono essere valutati al minore tra il valore contabile ed il valore equo al netto dei costi di vendita. Le attività non correnti e i gruppi in dismissione sono classificati come posseduti per la vendita 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, 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 ed attività immateriali una volta classificati come posseduti per la vendita non devono più essere ammortizzati.

Attività finanziarie

Con riferimento alla classificazione e alla misurazione di attività finanziarie il Gruppo ha applicato i requisiti dell'IFRS 9 agli strumenti che risultano iscritti al 1 gennaio 2018 e non ha applicato tali requisiti alle attività che sono già state eliminate contabilmente alla data di applicazione iniziale.

Tutte le attività finanziarie rilevate che rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRS 9 devono successivamente essere rilevate al costo ammortizzato o al *fair value* sulla base del modello di business dell'entità per la gestione delle attività finanziarie e delle caratteristiche relative ai flussi finanziari contrattuali dell'attività finanziaria.

Specificamente:

- Strumenti di debito detenuti nel quadro di un modello di business il cui obiettivo è il possesso di attività finanziarie finalizzato alla raccolta dei flussi di cassa contrattuali, e che hanno flussi di cassa rappresentati unicamente da pagamenti del capitale e da interessi sull'importo del capitale da restituire, sono successivamente valutati al costo ammortizzato;
- Strumenti di debito detenuti nel quadro di un modello di business il cui obiettivo è conseguito sia mediante la raccolta dei flussi finanziari contrattuali che mediante la vendita di attività finanziarie, e che hanno flussi di cassa rappresentati unicamente da pagamenti del capitale e da interessi sull'importo del capitale da restituire, sono successivamente valutati al *fair value* con variazioni rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVTOCI);
- Tutti gli altri strumenti di debito e gli investimenti in strumenti rappresentativi di capitale sono successivamente valutati al *fair value*, con variazioni rilevate nell'utile (perdita) d'esercizio (FVTPL).

Quando un investimento in uno strumento di debito misurato come FVTOCI è eliminato, l'utile (perdita) cumulato riconosciuto in precedenza tra le altre componenti del conto economico complessivo è riclassificato dal patrimonio netto all'utile (perdita) d'esercizio

tramite una rettifica da riclassificazione. Al contrario, quando un investimento in uno strumento rappresentativo di capitale designato come valutato FVTOCI è eliminato, l'utile (perdita) cumulato riconosciuto in precedenza tra le altre componenti del conto economico complessivo è successivamente trasferito negli utili portati a nuovo senza transitare dal conto economico.

Gli strumenti di debito successivamente valutati al costo ammortizzato o FVTOCI sono assoggettati ad impairment.

Riduzione di valore di attività finanziarie

In relazione alla perdita di valore delle attività finanziarie, l'IFRS 9 richiede l'applicazione di un modello basato sulle perdite attese su crediti, invece di quello basato sulle perdite su crediti già sostenute richiesto dallo IAS 39. Il diverso modello basato sulle perdite attese su crediti richiede che il Gruppo consideri le perdite su crediti attese e le variazioni in tali perdite su crediti attese ad ogni data di riferimento del bilancio per riflettere le variazioni nel rischio di credito intervenute dalla rilevazione iniziale dell'attività finanziaria. In altre parole, non è più necessario che si verifichi un evento che metta in dubbio la recuperabilità del credito prima di riconoscere una perdita su crediti.

L'IFRS 9 richiede che il Gruppo riconosca un fondo svalutazione crediti per le perdite attese su crediti con riferimento a:

- 1) Investimenti in strumenti di debito valutati successivamente al costo ammortizzato o FVTOCI;
- 2) Crediti per lease finanziari;
- 3) Crediti commerciali e attività derivanti da contratti (*contract assets*);
- 4) impegni all'erogazione di finanziamenti e contratti di garanzia finanziaria ai quali si applicano le disposizioni in materia di riduzione del valore dell'IFRS 9.

In particolare, l'IFRS 9 richiede che il Gruppo misuri il fondo a copertura perdite di un'attività finanziaria a un importo pari alle perdite attese lungo tutta la vita del credito (*lifetime expected credit losses, ECL*) se il rischio di credito di tale attività finanziaria è significativamente aumentato dopo la rilevazione iniziale, o se lo strumento finanziario è un'attività finanziaria deteriorata acquistata o originata. Tuttavia, se il rischio di credito di uno strumento finanziario non è aumentato significativamente dopo la rilevazione iniziale, (eccetto che per un'attività finanziaria deteriorata acquistata o originata), il Gruppo deve valutare il fondo a copertura perdite per lo strumento finanziario per un importo pari alle perdite attese su crediti rivenienti da un evento di default dei 12 mesi successivi (*12-months expected credit losses*). L'IFRS 9 inoltre, in talune circostanze, richiede l'adozione di un metodo semplificato per misurare il fondo a copertura perdite per i crediti commerciali, le attività derivanti da contratto e i crediti dei *finance lease* stimando le perdite attese lungo tutta la vita del credito.

Azioni proprie

Le azioni proprie riacquistate sono rilevate al costo e portate in diminuzione del patrimonio netto. L'acquisto, la vendita o la cancellazione di azioni proprie non danno origine a nessun profitto o perdita nel conto economico. La differenza tra il valore di acquisto e il corrispettivo, in caso di rimessione, è rilevata nella riserva sovrapprezzo azioni. I diritti di voto legati alle azioni proprie sono annullati così come il diritto a ricevere

dividendi. In caso di esercizio nel periodo di opzioni su azioni, queste vengono soddisfatte con azioni proprie.

Rimanenze

Le rimanenze, con esclusione dei lavori in corso su ordinazione, 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.

I lavori in corso su ordinazione sono valutati sulla base dei corrispettivi pattuiti in relazione allo stato di avanzamento dei lavori determinato utilizzando il metodo del costo sostenuto (*cost-to-cost*). Gli acconti versati dai committenti sono detratti dal valore delle rimanenze nei limiti dei corrispettivi maturati; la parte restante è iscritta nelle passività. Le eventuali perdite derivanti dalla chiusura delle commesse sono rilevate interamente nel periodo in cui sono previste.

Cassa e disponibilità liquide

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

Benefici per i dipendenti

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

La passività relativa, al netto delle eventuali attività al servizio del piano, è determinata sulla base di ipotesi attuariali ed è rilevata per competenza, coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici; la valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti, utilizzando il metodo della proiezione unitaria del credito. L'importo riflette non solo i debiti maturati alla data di chiusura del bilancio consolidato, ma anche i futuri incrementi salariali (solo per le società con meno di 50 dipendenti) e le correlate dinamiche statistiche.

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.

Debiti commerciali e altre passività non finanziarie

I debiti, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, sono iscritti al costo (il loro valore nominale). I debiti in valuta diversa dalla moneta di conto sono iscritti al tasso di cambio del giorno dell'operazione e, successivamente, convertiti al cambio di fine anno. L'utile o la perdita derivante dalla conversione viene imputato a conto economico. Le altre passività sono iscritte al loro costo (identificato dal valore nominale).

Passività finanziarie

Le Passività finanziarie sono contabilizzate in conformità all'IFRS 9 e, ad eccezione degli strumenti finanziari derivati, sono inizialmente rilevate al costo corrispondente al *fair value* della passività al netto dei costi di transazione, che sono direttamente attribuibili all'emissione della passività stessa.

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

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

Cancellazione di attività e passività finanziarie

Attività finanziarie

Un'attività finanziaria (o, ove applicabile, parte di un'attività finanziaria o parte di un gruppo di attività finanziarie simili) viene cancellata dal bilancio quando:

- i diritti a ricevere flussi finanziari dall'attività sono estinti;
- il Gruppo conserva il diritto a ricevere flussi finanziari dall'attività, ma ha assunto l'obbligo contrattuale di corrisponderli interamente e senza ritardi a una terza parte;
- il Gruppo ha trasferito il diritto a ricevere flussi finanziari dall'attività 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.

Nei casi in cui il Gruppo abbia trasferito i diritti a ricevere flussi finanziari da un'attività e non abbia né trasferito né trattenuto sostanzialmente tutti i rischi e benefici o non abbia perso il controllo sulla stessa, l'attività viene rilevata nel bilancio del Gruppo nella misura del suo coinvolgimento residuo nell'attività stessa. Il coinvolgimento residuo che prende

la forma di una garanzia sull'attività trasferita viene valutato al minore tra il valore contabile iniziale dell'attività e il valore massimo del corrispettivo che il Gruppo potrebbe essere tenuto a corrispondere.

Passività finanziarie

Una passività finanziaria viene cancellata dal bilancio quando l'obbligo sottostante la passività è estinto, annullato o adempiuto.

Strumenti finanziari derivati ed operazioni di copertura

Coerentemente con la strategia prescelta, il Gruppo non pone in essere operazioni su derivati a scopi speculativi. Tuttavia, nel caso in cui tali operazioni sebbene poste in essere con logiche gestionali di copertura non siano qualificabili come operazioni di copertura secondo le regole sancite dall'IFRS 9, esse sono contabilizzate come operazioni di negoziazione.

Gli strumenti finanziari derivati sono classificati come strumenti di copertura (pertanto designati in *Hedge Accounting*) quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata periodicamente, è elevata. Ai sensi dell'IFRS 9 la verifica dell'efficacia della copertura è basata sulla valutazione della "relazione economica" esistente tra elemento coperto ed elemento di copertura, privilegiando pertanto gli aspetti di carattere qualitativo a quelli di carattere quantitativo.

Quando i derivati di copertura coprono il rischio di variazione del *fair value* degli strumenti oggetto di copertura (*fair value hedge*; es. copertura della variabilità del fair value di attività/passività a tasso fisso), essi sono rilevati al *fair value* con imputazione degli effetti a conto economico; coerentemente, gli strumenti oggetto di copertura sono adeguati per riflettere le variazioni del *fair value* associate al rischio coperto. Quando i derivati coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa degli strumenti oggetto di copertura (*cash flow hedge*; es. copertura della variabilità dei flussi di cassa di attività/passività a tasso variabile per effetto delle oscillazioni dei tassi d'interesse), le variazioni del *fair value* sono inizialmente rilevate a patrimonio netto e successivamente imputate a conto economico coerentemente agli effetti economici prodotti dall'operazione coperta.

Le variazioni del *fair value* dei derivati rispetto al valore iniziale che non soddisfano le condizioni per essere qualificati come di copertura sono rilevate a conto economico.

Ricavi e altri componenti positivi di reddito

I Ricavi sono contabilizzati in conformità alle previsioni dell'IFRS 15 e 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. 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.

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.

I servizi prestati in qualità di gestori aeroportuali sono riconducibili a due fattispecie:

aviation e non aviation.

Ricavi aviation

La prima categoria comprende principalmente attività di gestione, manutenzione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, nell'ambito della quale si collocano i controlli di sicurezza e di vigilanza, oltre alla fornitura di servizi connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili ai passeggeri e agli utenti e operatori aeroportuali. Tali attività sono remunerate dalle compagnie aeree, dagli operatori aeroportuali e dai passeggeri attraverso il pagamento dei diritti aeroportuali (definiti da un sistema tariffario regolamentato). I principali sono riconducibili a: diritti di imbarco passeggeri, diritti di approdo e partenza, diritti di sosta e ricovero degli aeromobili. Altre fonti di ricavo riguardano i corrispettivi per i controlli dei passeggeri in partenza, i corrispettivi per i controlli di sicurezza dei bagagli da stiva, i corrispettivi per PRM (servizi ai passeggeri a ridotta mobilità), corrispettivi dovuti per l'utilizzo di beni a uso esclusivo, i corrispettivi dovuti per i servizi di *de-icing*. Il business General Aviation invece include le attività di aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico business.

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

Ricavi non aviation

Le principali attività prestate nell'ambito della categoria *non aviation* includono invece una vasta gamma di servizi prestatati alcuni direttamente ed altri indirettamente attraverso un rapporto di subconcessione di servizi commerciali destinati a passeggeri ed operatori. Includono la gestione di parcheggi, il retail e la pubblicità. I ricavi così prodotti sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività svolte direttamente dal Gruppo e, con riferimento alle attività svolte da terzi in regime di subconcessione, dalle royalty espresse come percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, solitamente con l'indicazione di un minimo garantito.

Le *royalties* sono contabilizzate per competenza secondo la sostanza degli accordi contrattuali e in conformità alle previsioni dell'IFRS 15.

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

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

Contabilizzazione 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.

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.

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 un'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 a fronte che consentano il recupero di tali differenze temporanee.

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

IRES	24%
IRES	27,5%(Società Aeroportuali per i periodi di imposta 2020 e 2021)
IRAP	4,20% (Società Aeroportuali)
IRAP	3,90%

Conversione delle poste in valuta

Il presente bilancio consolidato è presentato in Euro, che è la valuta funzionale e di presentazione adottata dalla Società. Ciascuna impresa del Gruppo definisce la propria valuta funzionale, che è utilizzata per valutare le voci comprese nei singoli bilanci. Le transazioni in valuta estera sono rilevate inizialmente al tasso di cambio (riferito alla valuta funzionale) in essere alla data della transazione. Le attività e passività monetarie, denominate in valuta estera, sono riconvertite nella valuta funzionale al tasso di cambio in essere alla data di chiusura del bilancio consolidato. Tutte le differenze di cambio sono rilevate nel conto economico. Le poste non monetarie valutate al costo storico in valuta estera sono convertite usando i tassi di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione della transazione. Le poste non monetarie iscritte al valore equo in valuta estera sono convertite usando il tasso di cambio alla data di determinazione di tale valore.

Informativa in merito alle aree geografiche

La focalizzazione del Gruppo sull'attività aeroportuale ha di fatto determinato la concentrazione del *business* in Italia ed il conseguente venir meno della necessità di esporre un'informativa in merito alle principali aree geografiche.

Informativa in merito ai clienti principali

Con riferimento alla controllata SAVE S.p.A., si rileva che la stessa ha realizzato il proprio fatturato complessivo 2021 per circa il 7,3% nei confronti del vettore Ryanair; la controllata Aer Tre S.p.A. realizza, invece, il proprio fatturato complessivo per circa il 53,4% nei confronti del vettore Ryanair e per circa il 12,7% nei confronti del vettore Wizz Air.

Posizione Finanziaria Netta

Si riporta di seguito la posizione finanziaria netta del Gruppo.

(MIGLIAIA DI EURO)	31/12/2021	31/12/2020
Cassa e altre disponibilità liquide	24.587	52.719
Attività finanziarie verso società del gruppo destinate alla cessione (<i>Discontinued Operations</i>)	441	
Altre attività finanziarie	690	150
Attività finanziarie	25.718	52.869
Debiti bancari	60.662	37.971
Altre passività finanziarie quota corrente	377	3.325
Passività finanziarie in <i>Discontinued Operations</i>	441	0
Passività a breve	61.480	41.296
Debiti finanziari verso banche al netto della quota corrente	999.287	992.787
Debiti finanziari verso altri al netto della quota corrente	4.899	4.806
Passività a lungo	1.004.186	997.593
Posizione finanziaria netta in <i>Continuing Operations</i>	(1.040.389)	
Posizione finanziaria netta in <i>Discontinued Operations</i>	441	
Posizione finanziaria netta	(1.039.948)	(986.020)
Totale debiti lordi verso banche	1.059.949	1.030.758

Attività, passività e risultato da attività destinate ad essere cedute

Nel corso del mese di ottobre Save S.p.A. ha pubblicato in Gazzetta ufficiale l'avviso di gara per la selezione di un operatore economico cui cedere l'intero capitale sociale della società **Triveneto Sicurezza S.r.l.**. La società esplica servizi di sicurezza ex art. 133 TULPS ed in particolare ha in affidamento il servizio di controllo, vigilanza e sicurezza presso l'aeroporto Marco Polo di Venezia e presso l'aeroporto Antonio Canova di Treviso. Il 27 gennaio 2022 il Gruppo SAVE ha concluso la gara per la vendita del 100% della controllata. Il giorno 16 febbraio 2022 è stato siglato il contratto di cessione che risulta peraltro sottoposto a specifiche condizioni sospensive. La cessione prevede tutele riservate ai dipendenti di Triveneto Sicurezza, ovvero un obbligo di salvaguardia del livello occupazionale di Triveneto Sicurezza in essere al momento della stipula del medesimo per almeno tre anni.

A seguito della cessione, il contributo ai valori consolidati di Triveneto Sicurezza S.r.l. è presentato come *Discontinued Operations* ai sensi dell'IFRS 5.

In particolare:

- i valori patrimoniali in essere alla data del 31 dicembre 2021 sono classificati nelle voci "Attività destinate ad essere cedute" e "Passività collegate ad attività destinate ad essere cedute";
- i valori economici riferibili a Triveneto Sicurezza S.r.l. dei due esercizi a confronto, sono presentati nella voce "Utile (perdita) da attività cessate/destinate a essere cedute"

Per la rappresentazione delle operazioni avvenute tra le *Continuing* e le *Discontinued Operations* si è optato di rappresentare le varie voci del conto economico e della situazione patrimoniale-finanziaria senza tener conto dell'elisione delle transazioni infragruppo. Tale scelta è stata effettuata al fine di rendere i dati di bilancio maggiormente rappresentativi della situazione patrimoniale, finanziaria ed economica del Gruppo, in quanto i principali rapporti commerciali con la società in corso di dismissione continueranno anche nel corso del prossimo esercizio, permanendo quindi all'interno del perimetro delle attività in funzionamento.

Si presentano di seguito lo Stato Patrimoniale, il Conto Economico ed i flussi finanziari attribuibili all'attività operativa in cessione.

Stato Patrimoniale

Attività	(Migliaia di Euro)	31 12 2021	31 12 2020
Cassa e altre disponibilità liquide		1	1
Crediti per imposte		119	709
Altri crediti		379	484
di cui verso parti correlate		330	163
Crediti commerciali		1.098	1.397
di cui verso parti correlate		1.071	1.373
Magazzino		0	0
Totale attività correnti		1.597	2.591
Attività destinate ad essere cedute		0	0
Immobilizzazioni materiali		35	63
Altre immobilizzazioni immateriali a vita utile definita		1	5
Altre attività		10	10
Crediti per imposte anticipate		77	792
Totale attività non correnti		123	870
TOTALE ATTIVITA'		1.720	3.461

Passività	(Migliaia di Euro)	31 12 2021	31 12 2020
Debiti commerciali		243	200
di cui verso parti correlate		105	60
Altri debiti		490	250
Debiti tributari		15	92
Debiti w/ istituti previd. e sicurezza sociale		330	494
Altre passività finanziarie quota corrente		441	3.232
di cui verso parti correlate		441	3.232
Totale passività correnti		1.519	4.268
Passività collegate alle attività destinate ad essere cedute		0	0
Fondo TFR e altri fondi relativi al personale		196	197
Altri fondi rischi e oneri		7	67
Totale passività non correnti		203	264
TOTALE PASSIVITA'		1.722	4.532

Patrimonio Netto	(Migliaia di Euro)	31 12 2021	31 12 2020
Capitale sociale		100	100
Riserva legale		20	20
Altre riserve e utili portati a nuovo		810	1.204
Utile di esercizio		(932)	(2.395)
TOTALE PATRIMONIO NETTO		(2)	(1.071)
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO		1.720	3.461

Conto Economico

(Migliaia di Euro)	2021	2020
Ricavi operativi	8.104	7.039
Altri proventi	107	34
Totale ricavi operativi e altri proventi	8.211	7.073
Costi della produzione		
Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	68	30
Per servizi	1.090	923
Per godimento di beni di terzi	71	70
Per il personale:		
salari e stipendi e oneri sociali	7.493	8.511
trattamento di fine rapporto	467	511
altri costi	180	69
Ammortamenti e svalutazioni		
immobilizzazioni immateriali	4	7
immobilizzazioni materiali	31	35
Accantonamenti per rischi	6	58
Accantonamenti fondo rinnovamento		
Altri oneri	72	47
Totale costi della produzione	9.482	10.261
Risultato operativo	(1.271)	(3.188)
Proventi finanziari e rivalutazioni di attività finanziarie		36
Interessi, altri oneri finanziari e svalutazioni di attività finanziarie	(39)	(9)
	(39)	27
Risultato prima delle imposte	(1.310)	(3.161)
Imposte sul reddito	(378)	(766)
correnti	(330)	(8)
differite	(48)	(758)
Utile (perdita) di esercizio dalle attività in funzionamento	(932)	(2.395)
Utile (perdita) da attività cessate/destinate a essere cedute		
Risultato netto di esercizio	(932)	(2.395)

Flussi finanziari attribuibili all'attività operativa in cessione

	2.021	2.020
Flusso Monetario da Attività Operativa	794	(2.954)
Flusso Monetario Attività di Investimento	(3)	(8)
Flusso Monetario Attività di Finanziamento	(791)	2.963
Flusso Finanziario Netto del Periodo	0	1
Di cui variazione cash pooling e versamento capitale	(791)	2.963
Flusso finanziario del periodo al netto delle posizioni finanziarie infragruppo	791	(2.962)

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DI STATO PATRIMONIALE

(se non diversamente specificato, gli importi devono intendersi espressi in migliaia di Euro)

ATTIVITÀ

Attività Correnti

ammontano a

31.12.2021	€	72.049
31.12.2020	€	88.590
var.		(16.541)

Le componenti del suddetto aggregato sono le seguenti:

1. Cassa e altre disponibilità liquide

ammontano a

31.12.2021	€	24.587
31.12.2020	€	52.719
var.		(28.132)

Sono rappresentate dai saldi dei conti correnti bancari disponibili e dalla liquidità di cassa alla data di chiusura di bilancio.

Le disponibilità liquide sono esposte al loro valore contabile che è ritenuto una ragionevole approssimazione del *fair value* alla data del presente bilancio consolidato.

2. Altre attività finanziarie

ammontano a

31.12.2021	€	1.131
31.12.2020	€	150
var.		981

Le altre attività finanziarie sono relative all'effetto positivo derivante dalla registrazione del *mark to market* degli strumenti derivati per complessivi Euro 0,5 milioni, dai crediti finanziari verso la società collegata Save Cargo S.p.A. per Euro 150 mila e verso la società controllata, destinata alla cessione, Triveneto Sicurezza S.r.l. per Euro 441 mila.

Il Gruppo detiene strumenti derivati allo scopo di coprire la propria esposizione al rischio di variazione dei tassi d'interesse relativamente a specifiche passività di bilancio.

Nel caso in cui tali operazioni non siano contabilmente qualificabili come operazioni di copertura, esse sono registrate come operazioni speculative. Le metodologie di registrazione contabile applicate prevedono che gli strumenti finanziari derivati siano contabilizzati secondo le modalità stabilite per l'*hedge accounting* solo quando, all'inizio della copertura, esiste la designazione formale e la documentazione della relazione della

copertura stessa e si presume che la copertura sia altamente efficace al momento iniziale e durante i diversi periodi contabili. Mancando tali requisiti, *l'hedge accounting* non può essere applicato; ne consegue che gli utili o le perdite derivanti dalla valutazione al valore corrente dello strumento finanziario derivato sono iscritti immediatamente a conto economico.

A seguito della scadenza finale di alcuni contratti e della sottoscrizione di nuovi, sempre in riferimento al contratto di finanziamento sottoscritto con il pool di banche, al 31 dicembre 2021 Milione S.p.A. ha in essere:

- due contratti Cap Rate 0,700% sottoscritti nel febbraio 2019 con efficacia a partire dal 30 settembre 2020 con un nozionale complessivo pari ad Euro 100,5 milioni dal 30 settembre 2020 al 30 giugno 2022 e con un nozionale pari a complessivi Euro 360,5 milioni dal 30 giugno 2022 al 31 dicembre 2022, premio pari ad Euro 59 migliaia da corrispondere trimestralmente dal 30.09.2020 (primo addebito 31.12.2020) al 30.09.2022 (ultimo addebito 31.12.2022)
- due contratti IRS sottoscritti a settembre 2019 con efficacia a partire dal 30 settembre 2020 e scadenza il 30 giugno 2023 con un nozionale complessivo pari a Euro 260 milioni. Per effetto di questi contratti Milione S.p.A. paga un tasso fisso pari a -0,197% che scambia con un tasso variabile pari all'Euribor a 3M
- due contratti IRS sottoscritti rispettivamente il 22 ed il 25 settembre 2020 con efficacia a partire dal 30 settembre 2020 e scadenza al 30 settembre 2025 con un nozionale complessivo pari a Euro 170,2 milioni dal 30 settembre 2020 al 30 giugno 2022 e con un nozionale complessivo pari a Euro 108,9 milioni dal 01 luglio 2022 al 30 settembre 2025. Per effetto di questi contratti Milione S.p.A. paga un tasso fisso pari rispettivamente a -0,459% e a -0,455% che scambia con un tasso variabile pari all'Euribor a 3M
- un contratto IRS sottoscritto in data 02 dicembre 2020 con efficacia a partire dal 31 dicembre 2020 e scadenza al 30 settembre 2025 con un nozionale complessivo pari a Euro 24,3 milioni dal 31 dicembre 2020 al 30 giugno 2022 e con un nozionale complessivo pari a Euro 15,6 milioni dal 01 luglio 2022 al 30 settembre 2025. Per effetto di questo contratto Milione S.p.A. paga un tasso fisso pari a -0,447% che scambia con un tasso variabile pari all'Euribor a 3M

Il fair value degli strumenti IRS sopradescritti è pari ad Euro 0,8 milioni mentre quello relativo ai Cap Rate è pari a Euro -0,2 milioni.

3. Crediti per imposte

ammontano a

31.12.2021	€	2.203
31.12.2020	€	6.566
var.		(4.363)

La posta comprende per circa 1,5 milioni di Euro il Credito verso Erario IRES utilizzabile in compensazione con altri tributi e contributi nel corso dell'esercizio successivo, per Euro 0,3 milioni il Credito verso Erario IRAP residuo dopo il versamento degli acconti; comprende inoltre per circa Euro 0,2 milioni i crediti d'imposta per nuovi investimenti in beni strumentali materiali e immateriali previsti dalla Legge 26 dicembre 2019, n. 160 (legge di Bilancio 2020) e dalla Legge 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di Bilancio 2021).

Nel corso dell'esercizio il Credito verso Erario IRES è stato utilizzato in compensazione con altri tributi e contributi per circa Euro 1,9 milioni.

4. Altri crediti

ammontano a

31.12.2021	€	6.493
31.12.2020	€	5.895
var.		598

L'analisi è la seguente:

(Migliaia di Euro)	31.12.21	31.12.20	VAR.
Depositi cauzionali verso ENAC	2.205	2.205	-
Crediti verso enti previdenziali	216	1.434	(1.218)
Vs. fornitori per anticipi	1.535	722	813
Crediti vari	2.469	1.412	1.057
Altre attività per oneri finanziari sospesi	68	122	(54)
Totale altri crediti	6.493	5.895	598

La posta comprende il credito relativo a depositi cauzionali verso ENAC per Euro 2,2 milioni iscritti a breve termine lo scorso esercizio in forza del provvedimento del Tar del Lazio che ha affermato il diritto di AerTre S.p.A: "ad ottenere il nulla osta allo svincolo delle somme versate a titolo di cauzione, corrispondente alla differenza tra il 100% dei diritti aeroportuali e le somme spese". Successivamente a tale provvedimento è stato trasmesso il Decreto del MIT con il quale è stato "autorizzato lo svincolo delle somme relative" ai depositi cauzionali versati dalla AerTre S.p.A., per un importo totale pari a complessivi Euro 2,2 milioni.

I crediti verso fornitori per anticipi si riferiscono principalmente ad anticipi contrattuali per investimenti e l'andamento di tale voce nel periodo riflette la dinamica dello stato di avanzamento dei progetti d'investimento in corso.

Nel corso dell'esercizio si è partecipato ad una asta per esecuzione immobiliare post legge 80 n. 227/2018 relativa alla vendita di due lotti immobiliari siti nel comune di Venezia località Favaro Veneto – Tessera e si è proceduto al versamento di complessivi Euro 579 mila iscritti tra i crediti vari a titolo di anticipazione. L'asta è stata aggiudicata a favore della Società con obbligo di pagamento del prezzo entro i primi giorni di gennaio 2022. In data 10.01.2022 si è provveduto al versamento a saldo del prezzo perfezionando così l'acquisto dei lotti. I crediti vari includono inoltre gli stanziamenti effettuati nell'esercizio con riferimento ai certificati bianchi maturati alla data di bilancio.

I crediti verso enti previdenziali iscritti per Euro 1,4 milioni lo scorso esercizio erano principalmente riferibili a crediti verso INPS per CIGS ovvero all'integrazione salariale relativa al mese di dicembre 2020 già anticipata dalle società del Gruppo ai propri dipendenti e successivamente chiesta a rimborso anche tramite compensazione.

5. Crediti commerciali

ammontano a

31.12.2021	€	35.336
31.12.2020	€	21.088
var.		14.248

Si riporta di seguito la composizione dei crediti commerciali:

(Migliaia di Euro)	31.12.21	31.12.20	VAR.
Crediti commerciali verso terzi	32.956	19.019	13.937
Crediti commerciali verso parti correlate	2.380	2.069	311
Totale crediti commerciali	35.336	21.088	14.248

Sono costituiti principalmente da crediti verso compagnie aeree per attività d'aviazione e da crediti verso sub-concessionari di spazi commerciali.

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

(Migliaia di Euro)	31.12.21	31.12.20	VAR.
Crediti verso clienti	36.956	20.831	16.125
Fondo svalutazione crediti	(3.999)	(1.811)	(2.188)
Totale crediti commerciali	32.956	19.019	13.937

Il fondo svalutazione crediti del Gruppo ammonta a Euro 4 milioni; esso è stato quantificato tenendo conto sia dell'analisi di specifiche posizioni, per alcune delle quali perdura il rischio circa la recuperabilità del credito, sia di una valutazione sull'anzianità del credito stesso. Ciò in linea con le metodologie valutative applicate nel tempo e ritenute conformi alle previsioni dell'IFRS 9 descritte in precedenza. L'analisi ha tenuto conto del contesto economico in cui stanno operando tutti gli operatori del settore aeroportuale.

La movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti nel corso dell'esercizio è stata la seguente:

(Migliaia di Euro)	
Saldo al 31/12/2020	(1.811)
Utilizzi ed altri movimenti	16
Accantonamento dell'esercizio	(2.204)
Saldo al 31/12/2021	(3.999)

Riportiamo di seguito un'analisi per anzianità dei crediti commerciali netti verso terzi in essere al 31 dicembre 2021 (valori in Migliaia di Euro):

CREDITI COMMERCIALI TERZI	TOTALE	A SCADERE	SCADUTI < 30 GG	SCADUTI 30- 60 GG	SCADUTI 60- 90 GG	SCADUTI 90- 120 GG	SCADUTI > 120 GG
31/12/2021							
Crediti Netti	32.956	12.402	7.081	4.730	2.073	1.312	5.358

CREDITI COMMERCIALI TERZI	TOTALE	A SCADERE	SCADUTI < 30 GG	SCADUTI 30- 60 GG	SCADUTI 60- 90 GG	SCADUTI 90- 120 GG	SCADUTI > 120 GG
31/12/2020							
Crediti Netti	19.019	4.576	2.076	2.132	1.638	2.046	6.550

L'analisi dei crediti secondo il criterio dell'anzianità sopra riportato evidenzia come l'ammontare netto dei crediti delle prima tre fasce di riferimento sia significativamente incrementato rispetto allo scorso esercizio, a fronte del maggiore del volume d'affari del Gruppo.

È proseguita, con ancora maggiore intensità alla luce del contesto di riferimento l'attività di monitoraggio e continuo sollecito verso i clienti al fine di limitare il rischio di credito. Per quanto riguarda il saldo dei crediti verso clienti si ritiene che, a seguito delle azioni, anche legali, intraprese per la tutela del credito e per l'incasso, sulla base delle informazioni ad oggi disponibili, supportate dai legali che seguono i relativi contenziosi e considerate le garanzie anche fideiussorie ricevute, il valore netto sopra indicato rifletta prudentemente il presumibile valore di realizzo.

I crediti commerciali sono esposti in bilancio al loro valore contabile al netto di eventuali svalutazioni; si ritiene che tale valore approssimi ragionevolmente il *fair value* del monte crediti stesso, non esistendo, a livello di Gruppo, particolari crediti a medio-lungo termine, che necessitano di processi di attualizzazione.

I crediti commerciali verso parti correlate sono interamente ascrivibili a società partecipate, come di seguito dettagliato:

(Migliaia di Euro)	31.12.21	31.12.20	VAR.
Gruppo Airst Retail S.p.A.	507	746	(239)
2A - Airport Advertising S.r.l.	577	347	230
Aeroporto Valerio Catullo S.p.A.	713	439	274
Save Cargo S.p.A.	474	536	(62)
Triveneto Sicurezza S.r.l.	105		105
Altre minori	4	1	3
Totale	2.380	2.069	311

6. Magazzino

ammontano a

31.12.2021	€	2.299
31.12.2020	€	2.172
var.	€	127

Il valore del magazzino è riconducibile sostanzialmente a Save S.p.A. e fa riferimento a rimanenze di materiale propedeutico all'esercizio dell'attività operativa aeroportuale.

Attività non Correnti

ammontano a

31.12.2021	€	1.829.828
31.12.2020	€	1.877.715
var.		(47.887)

Sono composte come segue:

7. Immobilizzazioni Materiali

ammontano a

31.12.2021	€	57.576
31.12.2020	€	66.773
var.		(9.197)

Il saldo si è movimentato principalmente per effetto di nuovi investimenti per circa Euro 1,1 milioni al netto dei relativi ammortamenti. La voce include Euro 5,5 milioni relativi a “Diritto di utilizzo di fabbricati” derivanti dall’applicazione dell’IFRS 16.

La composizione di dette immobilizzazioni immateriali è analiticamente illustrata nell’Allegato "B", dal quale si possono evincere i dati relativi al costo storico, agli ammortamenti ed ai valori residui da ammortizzare, esposti per singola categoria di cespiti.

8. Immobilizzazioni Immateriali

ammontano a

31.12.2021	€	1.629.637
31.12.2020	€	1.685.136
var.		(55.499)

Vengono evidenziate in modo separato le voci componenti le immobilizzazioni Immateriali.

Nel dettaglio:

(Migliaia di Euro)	31.12.21	31.12.20	VAR.
Diritto di utilizzo delle concessioni aeroportuali	604.942	626.831	(21.889)
Concessioni	708.539	741.623	(33.084)
Altre immobilizzazioni immateriali a vita utile definita	5.623	6.149	(526)
Avviamento - altre immobilizzazioni immateriali a vita utile indefinita	310.533	310.533	-
Totale immobilizzazioni immateriali	1.629.637	1.685.136	(55.499)

La composizione di dette immobilizzazioni immateriali è analiticamente illustrata nell'Allegato "A", dal quale si possono evincere i dati relativi al costo storico, agli ammortamenti ed ai valori residui da ammortizzare, esposti per singola categoria di cespiti. Nel periodo si evidenzia un decremento netto pari ad Euro 55,7 milioni, considerati ammortamenti per circa Euro 60,6 milioni. Si rimanda al paragrafo “Criteri di valutazione – Immobilizzazioni Immateriali” dove è indicata la modalità di contabilizzazione degli investimenti in conformità alle previsioni dell'IFRIC 12

Di seguito viene esposta la composizione della voce “Concessioni”:

(Migliaia di Euro)	31.12.21	31.12.20	VAR.
Save S.p.A.	694.301	726.959	(32.658)
Aer Tre S.p.A.	14.238	14.664	(426)
Totale Concessioni	708.539	741.623	(33.084)

La voce “Concessioni” rileva il maggior valore pagato da Milione S.p.A. in sede di acquisizione della partecipazione di controllo in SAVE nell'esercizio 2017 ed allocato alle concessioni di Save S.p.A. ed Aertre S.p.A. Nell'esercizio, il piano di ammortamento di tali valori è stato modificato per effetto dell'intervenuto allungamento di due anni della durata delle concessioni per espressa previsione normativa in precedenza citata.

Di seguito viene esposta, con riferimento alle *cash generating unit* identificate nelle operazioni di acquisizione, la composizione della voce Avviamento:

(Migliaia di Euro)	31.12.21	31.12.20	VAR.
Save S.p.A.	303.556	303.556	-
Aer Tre S.p.A.	6.937	6.937	-
N-Aitec S.r.l.	40	40	-
Totale Avviamento	310.533	310.533	-

La voce rileva:

- per Euro 303.556 mila la quota parte allocata ad “Avviamento” del maggior valore pagato rispetto al patrimonio netto in sede di acquisizione della partecipazione di controllo in SAVE nell'esercizio 2017.
- per Euro 6.937 mila, il maggior valore pagato rispetto al patrimonio netto allocato interamente ad “Avviamento” in sede di acquisizione da soci terzi del 35% nella partecipazione detenuta dal Gruppo nella società Aer Tre S.p.A. avvenuto nel 2007. Il Gruppo ha così portato la propria partecipazione nella società all'80%;
- per Euro 40 mila rileva il maggior valore pagato nel corso del 2006, rispetto alla relativa quota di patrimonio netto, derivante dall'acquisizione da soci terzi del 49% della società N-Aitec S.r.l. Il Gruppo ha così portato la propria partecipazione nella società al 100%.

Al fine di valutare la recuperabilità dei principali valori iscritti, la Società ha provveduto ad effettuare appositi test di *impairment* le cui caratteristiche sono stati esposte in modo analitico al paragrafo “Verifica della recuperabilità del valore delle attività o di gruppi di attività”, a cui si rinvia. Dai test effettuati non è emersa la necessità di procedere a svalutazioni.

9. Partecipazioni

ammontano a

31.12.2021	€	84.599
31.12.2020	€	82.030
var.		2.569

Vengono evidenziate in modo separato le “Partecipazioni in imprese valutate con il metodo del patrimonio netto” e le “Altre partecipazioni”.

(Migliaia di Euro)	31.12.21	31.12.20	VAR.
Partecipazioni in imprese valutate con il metodo del patrimonio netto	83.444	80.878	2.566
Altre partecipazioni	1.155	1.152	3
Totale partecipazioni	84.599	82.030	2.569

Il saldo delle “Partecipazioni in imprese valutate con il metodo del patrimonio netto” viene di seguito dettagliato.

(Migliaia di Euro)	QUOTA %	31.12.21	31.12.20	VAR.
Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.	22,18	8.899	10.789	(1.890)
GAP S.p.A.	49,87	288	306	(18)
Brussels South Charleroi Airport SA	27,65	8.907	11.377	(2.470)
2A – Airport Advertising S.r.l.	50	21	12	9
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.	43,054	33.961	23.719	10.242
Airest Retail S.p.A.	50	30.602	33.816	(3.214)
Save Cargo S.p.A.	50	766	859	(93)
Tot. Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto		83.444	80.878	2.566

La tabella sopra riportata evidenzia come la pandemia Covid-19 abbia continuato ad avere significative ripercussioni sui risultati d'esercizio delle società collegate e joint ventures, con particolare riferimento a Bruxelles South Charleroi Airport SA, Airest Retail S.r.l., Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. ed Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.; in merito a quest'ultima rileva inoltre la sottoscrizione, nel corso del mese di luglio, da parte della controllata Save S.p.A. dell'aumento di capitale per Euro 15,8 milioni su Euro 35 complessivi.

Le valutazioni di dette partecipazioni con il metodo del patrimonio netto riflettono infatti le perdite realizzate da dette società nel 2021 a causa del contesto di mercato.

Peraltro, con riferimento alle partecipazioni detenute nelle società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. ed Airst Retail S.p.A. è stato svolto un test di *impairment*, le cui caratteristiche sono descritte al paragrafo “Verifica della recuperabilità del valore delle attività o di gruppi di attività”, ad esito del quale non è emersa la necessità di procedere a svalutazioni.

10. Altre attività

ammontano a

31.12.2021	€	63
31.12.2020	€	64
var.		(1)

11. Crediti per imposte anticipate

ammontano a

31.12.2021	€	57.953
31.12.2020	€	43.712
var.		14.241

I crediti per imposte anticipate hanno un valore complessivo di Euro 58 milioni ed è ritenuta probabile la loro recuperabilità nell'ambito delle previsioni economico-finanziarie del Gruppo utilizzate anche ai fini dei test di impairment citati in precedenza. Le imposte anticipate riguardano principalmente:

- perdite fiscali rilevate nell'esercizio e nell'esercizio precedente, ritenute recuperabili nel medio termine;
- differenze temporanee in relazione ad ammortamenti deducibili in futuro a seguito della rivalutazione di immobilizzazioni materiali in applicazione dell'art. 110, del decreto legge 104/2020 effettuata dalla controllata Marco Polo Park S.r.l.;
- imposte anticipate sull'affrancamento dei maggiori valori delle partecipazioni, in applicazione dell'art. 15, commi 10 bis e 10 ter, del decreto legge n. 185/2008;
- fondi fiscalmente deducibili in esercizi successivi quali fondo rinnovamento beni in concessione, fondo rischi ed oneri e fondo svalutazione crediti;
- rettifiche connesse all'applicazione dei principi contabili internazionali (principalmente oneri pluriennali non capitalizzabili);
- svalutazioni di immobilizzazioni immateriali ed altri ammortamenti deducibili negli esercizi successivi;
- rettifiche relative alla attualizzazione dei fondi concernenti le indennità pensionistiche per adeguamento ai principi contabili internazionali;
- altre rettifiche di consolidamento che generano fiscalità anticipata.

(importi in migliaia)

Aliquota 24% - 27,5%	IMPONIBILE				IMPOSTA			
	31/12/2020	INCREMENTI	DECREMENTI	31/12/2021	31/12/2020	INCREMENTI	DECREMENTI	31/12/2021
Fondo svalutazione crediti	1.501	2.138	8	3.631	433	513	2	944
Ammortamenti e svalutazioni	17.333	1.821	218	18.936	4.157	444	52	4.549
Oneri pluriennali	3.553	-28	801	2.724	964	-8	219	737
Perdite fiscali	54.642	49.340	3.066	96.362	13.422	11.841	811	24.452
ACE	3.785	2.361	1.885	4.261	908	565	452	1.021
ROL	1.773	279	432	1.620	425	67	104	388
Perdite da società trasparenti	1.132	436	566	1.002	271	105	136	240
Rivalutazione immobilizzazioni materiali DI 104/2020	8.054	0	638	7.416	1.934	0	84	1.850
Fondo rinnovamento beni in concessione	4.500	5.525	4.695	5.330	1.460	1.330	1.138	1.652
Fondo rischi e altri costi a deducibilità futura	20.969	16.949	1.271	36.647	3.886	4.762	339	8.309
Ammortamento avviamento	4.855	0	694	4.161	1.211	0	191	1.020
Ammortamento concessioni	44.012	0	6.288	37.724	10.783	0	1.729	9.054
Benefici ai dipendenti IAS 19	402	0	170	232	98	0	41	57
Locazioni operative IFRS 16	428	366	0	794	104	88	0	192
Elisioni intercompany	10	0	1	9	4	0	0	4
Saldo imposte anticipate Ires	166.949	79.187	20.733	220.849	40.061	19.707	5.298	54.470

(importi in migliaia)

Aliquota 3,9%- 4,2%	IMPONIBILE				IMPOSTA			
	31/12/2020	INCREMENTI	DECREMENTI	31/12/2021	31/12/2020	INCREMENTI	DECREMENTI	31/12/2021
Ammortamenti e svalutazioni	16.201	1.675	146	17.730	680	70	6	744
Oneri pluriennali	486	-28	35	423	18	-1	1	16
Rivalutazione immobilizzazioni materiali DI 104/2020	8.054	0	638	7.416	338	0	15	323
Fondo rinnovamento beni in concessione	11.370	2.417	261	13.526	539	101	11	629
Fondo rischi e altri costi a deducibilità futura	634	0	613	21	26	0	26	0
Ammortamento avviamento	4.855	0	694	4.161	183	0	29	154
Ammortamento concessioni	44.013	0	6.288	37.725	1.849	0	264	1.585
Locazioni operative IFRS 16	428	366	0	794	17	14	0	32
Saldo imposte anticipate Irap	86.041	4.430	8.675	81.796	3.651	184	352	3.483
				81.796				
TOTALE MOVIMENTAZIONE IMPOSTE ANTICIPATE					43.712	19.891	5.650	57.953

PASSIVITÀ

Passività Correnti

ammontano a

31.12.2021	€	155.721
31.12.2020	€	143.458
var.		12.263

Sono composte come segue:

12. Debiti commerciali

ammontano a

31.12.2021	€	48.443
31.12.2020	€	61.294
var.		(12.851)

I debiti commerciali sono principalmente verso fornitori nazionali; sono esposti in bilancio al loro valore contabile, che si ritiene approssimi ragionevolmente il *fair value*, non esistendo, a livello di Gruppo, particolari debiti di natura commerciale a medio - lungo termine, che necessitino di processi di attualizzazione. Come si evince dal rendiconto finanziario, il saldo rispetto allo scorso esercizio si riduce in modo significativo per effetto delle azioni di riduzione dei costi attuata nell'esercizio nonché della riduzione degli investimenti ampiamente descritta nella Relazione degli Amministratori.

Si riporta di seguito la composizione dei debiti commerciali:

(Migliaia di Euro)	31.12.21	31.12.20	VAR.
Debiti commerciali verso terzi	47.283	61.171	(13.888)
Debiti commerciali verso parti correlate	1.160	123	1.037
Totale debiti commerciali	48.443	61.294	(12.851)

In merito ai debiti commerciali verso parti correlate, si veda il seguente dettaglio:

(Migliaia di Euro)	31.12.21	31.12.20	VAR.
Gruppo Airst Retail S.p.A.	100	11	89
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.	14	31	(17)
Finanziaria Internazionale Holding S.p.A.	-	73	(73)
Triveneto Sicurezza S.r.l.	1.041		1.041
Altre parti correlate	5	8	(3)
Totale	1.160	123	1.037

13. Altri debiti

ammontano a

31.12.2021	€	42.359
31.12.2020	€	36.399
var.		5.960

Per un maggiore dettaglio della voce “Altri Debiti” si faccia riferimento alla seguente tabella:

(Migliaia di Euro)	31.12.21	31.12.20	VAR.
Debiti verso parti correlate	762	1.091	(329)
Per acconti ed anticipi da clienti	109	164	(55)
Verso il personale per retribuzioni differite	2.338	1.042	1.296
Per canone di concessione aeroportuale	2.010	2.077	(67)
Per servizio antincendio	26.173	24.544	1.629
Debiti per addizionale comunale	7.340	4.052	3.288
Altri debiti	3.627	3.429	198
Totale	42.359	36.399	5.960

I debiti verso il personale per retribuzioni differite aumentano in modo significativo per effetto del minor ricorso allo strumento della Cassa Integrazione Guadagni.

I debiti per addizionale comunale riflettono l'incremento dei ricavi aviation del Gruppo.

La voce Debiti per servizio antincendio, pari ad Euro 26,2 milioni, è relativa alla contribuzione al Fondo dei Vigili del Fuoco attualmente oggetto di un contenzioso.

Per il dettaglio dei debiti verso parti correlate si veda il seguente dettaglio:

(Migliaia di Euro)	31.12.21	31.12.20	VAR.
Debiti verso il Gruppo Airst	8	774	(766)
Save Cargo S.p.A.	145	185	(40)
2A - Airport Advertising S.r.l.	251	132	119
Triveneto Sicurezza S.r.l.	358	-	358
Totale altri debiti verso parti correlate	762	1.091	(329)

14. Debiti Tributari

ammontano a

31.12.2021	€	1.336
31.12.2020	€	1.347
var.		(11)

Per un dettaglio della voce in esame si rimanda alla tabella seguente:

(Migliaia di Euro)	31.12.21	31.12.20	VAR.
Debiti per ritenute su redditi da lavoro	844	1.050	(206)
Altri debiti verso Erario	188	297	(110)
Debiti per imposte dirette	305	-	305
Totale	1.336	1.347	(11)

15. Debiti verso istituti previdenziali e di sicurezza sociale

ammontano a

31.12.2021	€	2.544
31.12.2020	€	3.122
var.		(578)

16. Debiti bancari

ammontano a

31.12.2021	€	60.662
31.12.2020	€	37.971
var.		22.691

La voce in esame può essere dettagliata come segue:

(Migliaia di Euro)	31.12.21	31.12.20	VAR.
Conti correnti ordinari	1	1	-
Anticipazioni a breve termine	23.000	2.500	20.500
Quota corrente finanziamenti bancari	37.661	35.470	2.191
Totale	60.662	37.971	22.691

Le quote nominali di finanziamenti a medio lungo termine aventi scadenza entro 12 mesi sono pari a Euro 60,7 milioni. Per una descrizione di tali finanziamenti si rinvia alla successiva nota 19. Debiti finanziari verso banche al netto della quota corrente.

La tabella che segue riepiloga la ripartizione delle linee di credito bancarie utilizzate e disponibili alla data del 31 dicembre 2021.

TIPOLOGIA	AFFIDATO	UTILIZZATO	RESIDUO
FIDO CASSA	35.077	(23.000)	12.077
FIDO FIRMA	6.575	(184)	6.391
MUTUI / PRESTITI	1.147.186	(1.047.186)	100.000
TOTALE	1.188.838	(1.070.370)	118.468

17. Altre passività finanziarie – quota corrente

ammontano a

31.12.2021	€	377
31.12.2020	€	3.325
var.		(2.948)

La voce includeva lo scorso esercizio, principalmente, il debito derivante dalla valutazione a *fair value* degli strumenti finanziari derivati per un importo complessivo pari a Euro 3 milioni. La valutazione dell'esercizio in corso ha determinato l'iscrizione di una attività finanziaria alla quale si rimanda.

Si rileva la quota corrente dei debiti verso altri finanziatori per contratti di leasing in conformità alle previsioni dell'IFRS 16 per Euro 0,4 milioni.

Passività non Correnti

ammontano a

31.12.2021	€	1.240.795
31.12.2020	€	1.242.423
var.		(1.628)

Sono composte come segue:

18. Altri debiti

ammontano a

31.12.2021	€	144
31.12.2020	€	287
var.		(143)

La voce comprende debiti verso Erario per imposta sostitutiva da versare oltre l'es. successivo.

19. Debiti finanziari verso banche al netto della quota corrente

ammontano a

31.12.2021	€	999.287
31.12.2020	€	992.787
var.		6.500

(Migliaia di Euro)	31.12.21	31.12.20	VAR.
Finanziamenti a m/l termine	601.785	595.636	6.149
Prestito Obbligazionario	397.502	397.151	351
Totale	999.287	992.787	6.500

I debiti finanziari verso banche al netto della quota corrente sono costituiti principalmente dalle quote a medio - lungo termine dei finanziamenti sottoscritti dal Gruppo ed in essere al 31 dicembre 2021.

Il valore nominale delle quote di finanziamento dovute entro 1 anno è pari a Euro 60,7 milioni mentre quelle oltre l'anno ammontano a Euro 999 milioni.

Al 31 dicembre 2021 sono in essere i seguenti finanziamenti:

- Il finanziamento sottoscritto da Aer Tre S.p.A. nel corso del mese di novembre 2017 con Mediocredito Italiano ora Banca Intesa SanPaolo S.p.A. di importo iniziale pari ad Euro 10 milioni. È previsto un rimborso in rate costanti con periodicità semestrale a partire dal 30 settembre 2018 e termine al 30 settembre 2024. Le due rate in scadenza nel corso del 2020 sono state oggetto di moratoria e pertanto ora il nuovo termine del finanziamento è il 30 settembre 2025. Gli interessi, regolarmente versati nel corso dell'anno, sono calcolati ad un tasso variabile parametrizzato

all'Euribor 6 mesi maggiorato di uno *spread*. All'atto dell'erogazione è stata corrisposta una *up-front fee* contabilizzata in linea con quanto previsto dall'applicazione del criterio di valutazione delle passività finanziarie al costo ammortizzato. A garanzia di tali finanziamenti SAVE S.p.A. si è prestata a garantirne in solido il rimborso del debito residuo;

- Il finanziamento sottoscritto da Save S.p.A. con Banca Intesa SanPaolo S.p.A. ed erogato il 23 settembre 2020 con scadenza al 22 marzo 2022 e pagamento degli interessi a scadenza. Il finanziamento è in utilizzo delle linee di credito per cassa già in essere, non ha costi di accessione né di estinzione classificato a breve termine;
- Il finanziamento con un pool di banche sottoscritto da Milione S.p.A. a fine 2018 con valore complessivo pari ad Euro 695 milioni inizialmente erogato per Euro 515 milioni e successivamente oggetto di un rimborso anticipato, nel mese di settembre 2019, per Euro 100 milioni. Nel corso del 2021 si sono effettuati ulteriori tiraggi per Euro 30 milioni a valere sulla linea *Capex* ed è stato costantemente rinnovato il tiraggio di Euro 30 milioni sulla linea *Revolving*. Pertanto al 31 dicembre 2021 il debito ammonta complessivamente ad Euro 515 milioni e prevede un rimborso *bullet* a scadenza nel 2025 per Euro 485 milioni e un rimborso *bullet* al 31 maggio 2022 per Euro 30 milioni relativi alla linea *Revolving*. Rimane ancora disponibile per il tiraggio un'ulteriore quota di Euro 50 milioni. Il finanziamento prevede il pagamento di interessi parametrati all'Euribor maggiorati di uno *spread* per i quali sono stati stipulati strumenti finanziari derivati di copertura dettagliati al paragrafo 16. Altre passività finanziarie; il finanziamento è stato oggetto di rinegoziazione nel corso del mese di febbraio 2022 come indicato nel successivo paragrafo relativo agli eventi significativi intervenuti dopo la chiusura del bilancio.
- Il finanziamento contratto da Milione S.p.A. con la European Bank of Investment a fine 2018 per complessivi 150 milioni che prevede la possibilità di erogazione anche in più tranches nei primi 4 anni ed il rimborso in ammortamento fino ad un massimo di 18 anni dalla data di erogazione. Al 31 dicembre 2021 il finanziamento risulta erogato per complessivi Euro 100 milioni di cui Euro 80 milioni con un preammortamento di due anni e rimborso in ammortamento a rate costanti di capitale iniziato nel 2021 e scadenza nel 2037 ed Euro 20 milioni con un preammortamento di due anni e rimborso in ammortamento a rate costanti di capitale a partire dal 2022 e scadenza nel 2037. Il finanziamento prevede il pagamento semestrale di interessi parametrati all'Euribor maggiorati di uno *spread*.

Il seguente prospetto evidenzia le informazioni richieste dall'IFRS 7 con riferimento alle scadenze delle quote capitali dei debiti finanziari in essere, inclusi i prestiti obbligazionari, nonché della stima degli oneri finanziari che matureranno nei prossimi esercizi.

SCADENZA	QUOTA CAPITALE	UP-FRONT FEE	QUOTA INTERESSI (*)	TOTALE
31/12/2022	57.694	(4.371)	16.545	69.868
31/12/2023	7.694	(2.681)	17.946	22.959
31/12/2024	7.693	(1.478)	19.281	25.496
31/12/2025	522.694	(766)	19.341	541.269
31/12/2026	306.155	(429)	9.423	315.149
31/12/2027	6.156	(115)	1.987	8.028
31/12/2028	6.155	(116)	1.961	8.000

31/12/2029	6.155	(113)	1.938	7.980
31/12/2030	6.155	(114)	1.910	7.951
31/12/2031	106.156	(92)	1.440	107.504
31/12/2032	6.155	(9)	138	6.284
31/12/2033	6.155	(9)	112	6.258
31/12/2034	6.155	(6)	87	6.237
31/12/2035	6.156	(3)	62	6.215
31/12/2036	6.156	(2)	34	6.188
31/12/2037	3.703	0	9	3.712
31/12/2038	0	0	0	0
31/12/2039	0	0	0	0
TOTALE	1.067.187	(10.305)	92.214	1.149.097

Infine, la capogruppo Milione S.p.A. ha emesso i seguenti prestiti obbligazionari:

- Per Euro 300 milioni sul mercato Extra Mot di Milano con rimborso in un'unica soluzione alla scadenza nel 2026. Tale obbligazione è stata sottoscritta da un unico soggetto bancario e prevede il pagamento di interessi semestrali posticipati ad un tasso fisso; le condizioni del bond, tra cui la scadenza che è stata posticipata al 2028, sono state oggetto di modifica nel mese di febbraio 2022 come indicato nel successivo paragrafo relativo agli eventi successivi intervenuti dopo la chiusura del bilancio.
- Per Euro 100 milioni complessivi sulla Borsa di Vienna con rimborso in un'unica soluzione alla scadenza nel 2031. Le obbligazioni sono state sottoscritte da due compagnie assicurative americane e prevede il pagamento di interessi semestrali posticipati ad un tasso fisso.

DENOMINAZIONE	VALORE	VALORE DI		TASSO	CEDOLA	SCADENZA
	NOMINALE	BILANCIO	VALUTA			
SENIOR SECURED BONDS	300.000	297.886	EURO	2,47%	SEMESTRALE	20/12/2026
SENIOR SECURED NOTES	100.000	98.876	EURO	1,72%	SEMESTRALE	27/09/2031

(IMPORTI IN EURO MIGLIAIA)

Tali debiti finanziari prevedono il rispetto da parte della Capogruppo di una serie di parametri economico-finanziari (*covenant*) da determinarsi sul bilancio consolidato del Gruppo Milione e da verificare su base semestrale. A seguito della pandemia da Covid-19, il management ha ottenuto specifici *waiver* in merito al rispetto di tali parametri e ad altri termini contrattuali. Pertanto, alla data del 31 dicembre 2021 i suddetti parametri non erano oggetto di testing.

20. Debiti finanziari verso altri al netto della quota corrente

ammontano a

31.12.2021	€	4.900
31.12.2020	€	4.806
var.		94

La voce è costituita dalla quota a medio lungo termine dei debiti verso altri finanziatori per contratti di leasing in conformità alle previsioni dell'IFRS 16.

21. Fondo imposte differite

ammonta a

31.12.2021	€	208.997
31.12.2020	€	218.687
var.		(9.690)

Il fondo imposte differite ammonta ad Euro 208,9 milioni.

Le principali fattispecie che determinano l'iscrizione del fondo per imposte differite sono:

- quota del maggior prezzo pagato in sede di acquisizione del controllo del Gruppo Save allocato in sede definitiva a concessioni;
- rettifiche relative all' IFRIC 12 "accordi per servizi in concessione";
- ammortamenti ed altri costi a deducibilità futura.

(importi in migliaia)

Aliquota 24% - 27,5%	IMPONIBILE				IMPOSTA			
	31/12/2020	UTILIZZI	INCREMENTI	31/12/2021	31/12/2020	UTILIZZI	INCREMENTI	31/12/2021
Leasing IAS 17	0	287	0	-287	0	78	0	-78
Altri ammortamenti	230	1	1	230	70	0	0	70
Sospensione ammortamenti DI 104/2020	2.001	0	743	2.744	480	0	179	659
Fondo ammortamento beni in concessione	27.331	561	69	26.839	6.670	135	17	6.552
Altri Fondi e altri costi a deducibilità futura	123	6	1	118	32	1	0	31
Ricavo da costo ammortizzato	4.153	1.321	0	2.832	997	317	0	680
Plusvalore su concessioni e avviamenti	739.878	34.601	0	705.277	178.170	8.306	0	169.864
Onci pluriennali	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo imposte differite passive Ires	773.716	36.777	814	737.753	186.420	8.837	196	177.779

(importi in migliaia)

Aliquota 3,9% - 4,20%	IMPONIBILE				IMPOSTA			
	31/12/2020	UTILIZZI	INCREMENTI	31/12/2021	31/12/2020	UTILIZZI	INCREMENTI	31/12/2021
Leasing	0	287	0	-287	0	3	0	-3
Fondo ammortamento beni in concessione	26.538	561	69	26.046	1.116	24	3	1.094
Altri Fondi	72	6	0	66	3	0	0	4
Plusvalore su concessioni e avviamenti	739.878	34.601	0	739.878	31.149	1.025	0	30.124
Saldo imposte differite passive Irap	766.488	35.455	69	765.703	32.268	1.052	3	31.219
TOTALE FONDO IMPOSTE DIFFERITE					218.687	9.889	199	208.997

22. Fondo T.F.R. e altri fondi relativi al personale

ammontano a

31.12.2021	€	3.408
31.12.2020	€	3.808
var.		(400)

La variazione del saldo delle passività per trattamento di fine rapporto al 31 dicembre 2021 si evidenzia nel seguente prospetto:

SALDO AL 31/12/2020	3.808
Utilizzo ed altre variazioni	(513)
Anticipi concessi nel periodo e trasferimenti	(0)
Versamenti a gestione integrativa e Fondo Tesoreria INPS	(2.028)
Imposta sostitutiva	(23)
Accantonamenti e rivalutazioni	2.216
Variazione dovuta al calcolo attuariale	(52)
SALDO AL 31/12/2021	3.408

La valutazione attuariale del TFR è realizzata in base alla metodologia dei “benefici maturati” mediante il *Projected Unit Credit Method* come previsto dallo IAS 19. Tale metodologia si sostanzia in valutazioni che esprimono il valore attuale medio delle obbligazioni pensionistiche maturate in base al servizio che il lavoratore ha prestato fino all’epoca in cui la valutazione stessa è realizzata, non proiettando le retribuzioni del lavoratore secondo le modifiche normative introdotte dalla Riforma Previdenziale.

La metodologia di calcolo può essere schematizzata nelle seguenti fasi:

- proiezione per ciascun dipendente in forza alla data di valutazione, del TFR già accantonato fino all’epoca aleatoria di corresponsione;
- determinazione per ciascun dipendente dei pagamenti probabilizzati di TFR che dovranno essere effettuati dalla società in caso di uscita del dipendente causa licenziamento, dimissioni, inabilità, morte e pensionamento nonché a fronte di richiesta di anticipi;
- attualizzazione, alla data di valutazione, di ciascun pagamento probabilizzato.

Ai fini del calcolo attuariale del Fondo TFR, il Gruppo ha utilizzato le valutazioni effettuate da un esperto indipendente, il quale ha determinato il valore sulla base delle seguenti assunzioni fondamentali:

- tasso di mortalità: tavole IPS55
- tassi di inabilità: tavole INPS – 2000
- tasso di rotazione del personale: 1,5%
- tasso di sconto: 0,98%
- tasso di incremento delle retribuzioni: 1,5%
- tasso di anticipazione: 1%
- tasso di inflazione: vettore inflattivo 1%

23. Altri Fondi rischi e oneri

ammontano a

31.12.2021	€	24.059
31.12.2020	€	22.048
var.		2.011

La voce in esame è così composta

(Migliaia di Euro)	31.12.21	31.12.20	VAR.
Fondo per rischi ed oneri	1.241	1.923	(682)
Fondo rinnovamento beni in concessione	22.818	20.125	2.693
Totale Altri fondi per rischi ed oneri	24.059	22.048	2.011

La movimentazione del fondo per rischi ed oneri nel corso dell'esercizio è stata la seguente:

(Migliaia di Euro)

Saldo al 31/12/2020	1.923
Utilizzi e altre variazioni	(682)
Accantonamenti per rischi e oneri futuri	-
Saldo al 31/12/2021	1.241

La voce “Fondi per rischi ed oneri” è costituita da stanziamenti atti a coprire il rischio stimato a carico delle società del Gruppo, principalmente a fronte di contenziosi con fornitori ed ex dipendenti. Si ritiene che i fondi siano sufficientemente capienti per coprire i rischi derivanti da cause legali e contenziosi sulla base di una ragionevole stima, basata sulle informazioni disponibili e sentito il parere dei consulenti legali. Si segnala che nel corso dell'esercizio la società controllata Save S.p.A. ha ricevuto dall'amministrazione straordinaria di Alitalia un'azione revocatoria avente ad oggetto i crediti incassati per circa Euro 4,9 milioni. Alla data di redazione del presente documento, e specificatamente tenuto conto delle informazioni note e degli elementi di difesa eccezionali a fronte dell'azione avanzata, gli Amministratori hanno ritenuto di non procedere allo stanziamento di alcun fondo rischi concernente tale vicenda alla luce della ritenuta infondatezza della richiesta da parte della controparte.

Fondo Rinnovamento Beni in Concessione

ammontano a

31.12.2021	€	22.818
31.12.2020	€	20.125
var.		2.693

La movimentazione del fondo nel corso dell'esercizio è stata la seguente:

(Migliaia di Euro)

Saldo al 31/12/2020	20.125
Utilizzi e altre variazioni	(677)
Accantonamenti per rischi e oneri futuri	3.370
Saldo al 31/12/2021	22.818

Rappresenta la stima per le manutenzioni ed il rimpiazzo sui beni in concessione che dovranno essere devoluti gratuitamente allo Stato in perfette condizioni di funzionamento al termine delle concessioni aeroportuali del Gruppo. La totalità del fondo si riferisce agli

interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica sul sedime aeroportuale di Venezia e Treviso.

Il Fondo di Rinnovamento viene alimentato annualmente sulla base di una valutazione tecnica degli stimati oneri futuri relativi alle manutenzioni cicliche necessarie al mantenimento dei beni ed utilizzato in ragione delle manutenzioni effettuate nel corso del periodo. Gli utilizzi dell'esercizio si riferiscono agli interventi manutentivi effettuati a valere sulle quote di accantonamenti effettuati in precedenti esercizi.

Patrimonio Netto

24. Patrimonio netto

ammonta a

31.12.2021	€	505.359
31.12.2020	€	580.424
var.		(75.065)

Il patrimonio netto è costituito dal patrimonio netto di spettanza del Gruppo per Euro 502,9 milioni e dal patrimonio netto di spettanza di terzi per Euro 2,5 milioni.

Il Patrimonio netto è così composto:

Capitale sociale

ammonta a

31.12.2021	€	189
31.12.2020	€	189
var.		-

Riserva da sovrapprezzo azioni

ammonta a

31.12.2021	€	27.651
31.12.2020	€	27.651
var.		-

Riserva Legale

ammonta a

31.12.2021	€	76
31.12.2020	€	76
var.		-

Altre riserve e utili portati a nuovo

ammontano a

31.12.2021	€	550.663
31.12.2020	€	625.892
var.		(75.229)

Come indicato in precedenza, nel corso del primo semestre 2021, Save International Holding SA ha acquisito la quota di minoranza di Belgian Airport SA e pertanto ne detiene il 100% del capitale alla data della presente relazione semestrale.

Il corrispettivo della transazione, pari ad Euro 1,3 milioni, è risultato inferiore alle attività nette acquisite della società partecipata; il differenziale tra i due valori, pari ad Euro 2,6 milioni, è stato contabilizzato ad incremento della voce Altre riserve in quanto la transazione è stata considerata un'operazione tra azionisti ai sensi dell'IFRS 3 non avendo la stessa modificato l'assetto del controllo su Belgian Airport SA, già preesistente.

Patrimonio netto di azionisti di minoranza

ammonta a

31.12.2021	€	2.471
31.12.2020	€	7.221
var.		(4.750)

Il patrimonio netto di terzi rappresenta la quota di patrimonio netto e del risultato economico dell'esercizio di competenza dei soci di minoranza delle società controllate non interamente possedute.

La riduzione nel semestre è legata all'acquisizione da parte del Gruppo delle quote di minoranza in Belgian Airport SA già descritta in precedenza.

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO

(se non diversamente specificato, gli importi devono intendersi espressi in migliaia di Euro)

RICAVI OPERATIVI ED ALTRI PROVENTI

25. Ricavi operativi e altri proventi

ammontano a

2021	€	86.429
2020	€	70.721
var.		15.708

Ricavi operativi

ammontano a

2021	€	78.090
2020	€	61.919
var.		16.171

Altri proventi

ammontano a

2021	€	8.339
2020	€	8.802
var.		(463)

Per una analisi più dettagliata dei Ricavi operativi e degli Altri proventi si rinvia a quanto analizzato nella Relazione sulla Gestione.

COSTI DELLA PRODUZIONE

ammontano a

2021	€	149.302
2020	€	140.909
var.		8.393

I costi della produzione trovano dettaglio nelle seguenti voci:

26. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

ammontano a

2021	€	1.027
2020	€	1.466
var.		(439)

27. Servizi

ammontano a

2021	€	36.023
2020	€	34.041
var.		1.982

(Migliaia di Euro)	2021	2020	VAR.
Utenze	3.627	3.825	(198)
Manutenzioni	7.909	6.899	1.011
Prestazioni professionali	2.836	2.649	187
Pulizie ed asporto rifiuti	3.587	3.197	391
Oneri di sviluppo e promo traffico	748	1.299	(551)
Servizi generali vari	1.829	1.645	184
Compensi organi sociali	1.379	1.381	(1)
Altri oneri del personale	673	547	127
Costi da riaddebitare	949	1.907	(958)
Assicurazioni	1.430	1.316	114
Servizi operativi	361	342	19
Security aeroportuale	8.081	6.950	1.131
Sistemi informativi	850	835	15
Altre spese commerciali	1.762	1.250	513
Totale	36.023	34.041	1.982

Il seguente prospetto evidenzia i corrispettivi contrattuali relativi alle attività di revisione legale dei conti ed altri servizi prestati con riferimento ai bilanci 2021 ed alle verifiche sulla regolare tenuta della contabilità del Gruppo Milione, dalla società di revisione incaricata e da entità appartenenti alla sua rete.

(IMPORTI IN EURO/1000)

TIPOLOGIA DI SERVIZI	SOGGETTO CHE HA EROGATO IL SERVIZIO	DESTINATARIO	
Revisione contabile	Deloitte & Touche S.p.A.	Società Capogruppo	74
Revisione contabile	Deloitte & Touche S.p.A.	Società controllate	108
Revisione contabile	Deloitte Bedrijfsrevisoren/Reviseurs d' entreprises	Società controllate	7
Altri servizi	Deloitte & Touche S.p.A.	Società Capogruppo	40
Altri servizi	Deloitte & Touche S.p.A.	Società controllate	44
Totale Compensi			273

28. Costi per godimento di beni di terzi

ammontano a

2021	€	4.965
2020	€	3.933
var.		1.032

Sono costituiti da:

(Migliaia di Euro)	2021	2020	VAR
Canone concessione aeroportuale	4.762	3.750	1.012
Locazioni e altro	204	183	21
Tot. Costi Godimento beni terzi	4.965	3.933	1.033

Il canone di concessione aeroportuale dell'esercizio, riferito agli scali di Venezia e Treviso, registra un incremento a fronte dell'andamento del traffico aeroportuale nell'esercizio.

29. Costi per il Personale

ammontano a

2021	€	27.991
2020	€	25.544
var.		2.447

30. Ammortamenti e svalutazioni

ammontano a

2021	€	71.932
2020	€	70.649
var.		1.283

Sono così suddivisi:

(Migliaia di Euro)	2021	2020	
Amm.ti e svalutazioni imm. immateriali	60.556	59.143	1.413
Amm.ti e svalutazioni imm. materiali	11.376	11.506	(130)
Totale ammortamenti	71.932	70.649	1.031

31. Svalutazioni dell'attivo a breve

ammontano a

2021	€	2.204
2020	€	475
var.		1.729

Nella voce "Svalutazioni dell'attivo a breve" sono compresi gli accantonamenti ai fondi svalutazione crediti; nella determinazione dell'accantonamento è stata fatta anche una ulteriore valutazione circa la capienza del fondo rispetto al totale dei crediti scaduti.

Gli accantonamenti fronteggiano situazioni di rischio legate a specifiche posizioni, per le quali si prevede possano insorgere difficoltà nell'incasso del credito relativo.

32. Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

ammontano a

2021	€	(195)
2020	€	(184)
var.		(11)

La variazione delle rimanenze si riferisce principalmente a giacenze di materiale di consumo.

33. Accantonamenti per rischi

ammontano a

2021	€	-
2020	€	162
var.		(162)

Per un commento sulla voce in esame si rimanda alla nota relativa agli “Altri Fondi Rischi e Oneri”.

34. Accantonamenti Fondo Rinnovo in Concessione

ammontano a

2021	€	3.370
2020	€	2.604
var.		766

L'accantonamento dell'esercizio tiene in considerazione le più aggiornate stime in merito agli interventi di manutenzione straordinaria e interventi di ripristino/rinnovo sui sedimi aeroportuali di Venezia e Treviso.

35. Altri oneri

ammontano a

2021	€	1.985
2020	€	2.219
var.		(234)

Più in dettaglio gli altri oneri sono così composti:

(Migliaia di Euro)	2021	2020	
Contributi alle associazioni di categoria	225	388	(163)
Imposte e Tasse	1.242	1.280	(38)
Omaggi e liberalità	39	108	(69)
Altri costi	479	443	36
Totale altri oneri	1.985	2.219	(234)

PROVENTI E ONERI FINANZIARI

36. Proventi e oneri finanziari

ammontano a

2021	€	(36.007)
2020	€	(43.093)
var.		7.086

I “Proventi e oneri finanziari” trovano dettaglio nelle seguenti voci:

(Migliaia di Euro)	2021	2020	VAR
Proventi finanziari e rival. di attività finanziarie	39	152	(113)
Interessi, altri oneri finanziari	(22.813)	(23.492)	679
Utili/perdite da collegate con il metodo del patrimonio netto	(13.233)	(19.753)	6.520
Totale proventi e oneri finanziari	(36.007)	(43.093)	7.086

Per un ulteriore dettaglio circa la natura delle voci incluse nelle precedenti categorie, si considerino le seguenti tabelle riepilogative.

Interessi, altri oneri finanziari e svalutazione di attività finanziarie

(Migliaia di Euro)	2021	2020	VAR.
Interessi passivi	(214)	(175)	(39)
Interessi passivi su finanziamenti	(17.722)	(18.166)	444
Altri oneri finanziari	(4.877)	(5.151)	274
Totale	(22.813)	(23.492)	679

Rispetto all'esercizio precedente si registra una riduzione sia degli interessi passivi che degli altri oneri finanziari. Gli interessi, pur a fronte di un maggior indebitamento, sono diminuiti sia per effetto dell'andamento negativo dell'Euribor che per la maggior copertura tassi sul debito relativo al contratto di finanziamento del pool di banche.

Gli altri oneri finanziari sono diminuiti per l'effetto compensato dei maggiori oneri del costo ammortizzato ed i minori oneri per commitment *fees e waivers*.

Utili/perdite da collegate/jv con il metodo del patrimonio netto

In merito alla variazione degli utili e perdite relativi alla valutazione di società collegate e joint venture con il metodo del patrimonio netto, si rimanda alla seguente tabella:

(Migliaia di Euro)	2021	2020	VAR
Valutazione ad <i>equity</i> di GAP S.p.A.	(18)	3	(21)
Valutazione ad <i>equity</i> di BSCA SA	(2.470)	(6.810)	4.340
Valutazione ad <i>equity</i> di Aeroporto Catullo di Verona Villafranca S.p.A.	(5.357)	(5.877)	520
Valutazione ad <i>equity</i> di 2A S.r.l.	(192)	(169)	(23)
Valutazione ad <i>equity</i> di Airst S.p.A.	(3.214)	(3.899)	685
Valutazione ad <i>equity</i> di VTP S.p.A.	(1.890)	(2.749)	859
Valutazione ad <i>equity</i> di Save Cargo S.p.A.	(92)	(252)	160
Totale	(13.233)	(19.753)	6.520

La valutazione ad *equity* ha comportato la rilevazione di oneri nel 2021 che rispecchiano le perdite realizzate dalle partecipate, che operano anch'esse in settori fortemente impattati dalla pandemia Covid-19. Si rimanda al commento relativo alle partecipazioni di cui alla Nota 9.

IMPOSTE SUL REDDITO

37. Imposte sul reddito

ammontano a

2021	€	(23.303)
2020	€	(31.658)
var.		8.355

Le imposte sul risultato economico dell'esercizio sono così costituite:

(Migliaia di Euro)	2021	2020	VAR
Imposte correnti	398	(3.469)	3.867
Imposte anticipate e differite	(23.701)	(28.169)	4.468
Totale imposte sul reddito	(23.303)	(31.658)	8.355

Il carico fiscale dell'esercizio ha comportato la rilevazione di proventi per imposte, sia correnti che differite e risulta positivo per 23,3 milioni di euro.

Sulla perdita fiscale generata nell'esercizio sono state calcolate imposte anticipate ritenendo probabile la realizzazione nei futuri esercizi di risultati economici positivi e capienti per l'integrale recupero di tale importo. Il beneficio è stato determinato in base all'aliquota IRES del 24% in quanto il loro utilizzo avverrà successivamente al periodo di applicazione della maggiorazione del 3,5% dell'aliquota ordinaria prevista per il triennio 2019-2021 dall'art. 1 comma 716 della Legge di Bilancio per il 2020 (L. 160/2019) ed in riferimento "al reddito derivante da attività svolte sulla base di concessioni di gestione aeroportuale".

L'analisi delle rettifiche fiscali, che hanno determinato la variazione dell'aliquota fiscale effettiva rispetto a quella teorica del 24%, è evidenziata nello schema che segue. Il risultato ante imposte e le imposte sono stati riclassificati tenendo conto della perdita per attività destinate alla cessione.

<i>(Migliaia di Euro)</i>	2021	%	2020	%
Risultato ante imposte	(98.880)		(113.282)	
Utili/perdite attività destinate alla cessione	(1.309)		(3.110)	
Risultato ante imposte riclassificato	(100.189)		(116.392)	
Imposte teoriche	(24.045)	24,00%	(27.934)	24,00%
Imposte effettive	(23.680)	23,64%	(32.412)	27,85%
Risultato d'esercizio	(76.509)		(83.980)	
Scostamento tax rate da aliquota teorica 24 %	365	-0,36%	(4.478)	3,85%
<i>Differenze permanenti che generano lo scostamento:</i>				
i) effetto maggiorazione aliquota IRES imposte correnti				
ii) effetto maggiorazione aliquota IRES imposte differite	323	-0,32%	(15)	0,01%
iii) IRAP	(910)	0,91%	(853)	0,73%
iv) ACE trasferibile al CNM	(442)	0,44%	(916)	0,79%
v) dividendi esenti				
vi) plusvalenze esenti				
vii) altri costi non deducibili / proventi non tassati	(990)	0,99%	(712)	0,61%
viii) imposte esercizi precedenti	7	-0,01%	(3.317)	2,85%
ix) valutazione partecipazioni ad equity	2.901	-2,90%	4.223	-3,63%
x) agevolazione Super ACE	(94)	0,09%		0,00%
xi) ROL trasferibile al CNM / interessi passivi deducibili	(376)	0,38%	729	-0,63%
xii) imposte anticipate su Rivalutazione ex D.L. 104/2020	(54)	0,05%	(1.841)	1,58%
xiii) imposte differite su Rivalutazione ex D.L. 104/2020			(1.776)	1,53%
	365	-0,36%	(4.478)	3,85%

Lo scostamento negativo dello 0,36% dell'aliquota effettiva del 23,64% rispetto all'aliquota teorica IRES del 24%, è dovuto principalmente alla non deducibilità delle svalutazione delle partecipazioni con il metodo del patrimonio netto, compensato dalla fiscalità anticipata stanziata su ROL o interessi passivi trasferibili al consolidato fiscale nel medio periodo per effetto degli accordi di consolidato fiscale sottoscritti tra le parti per il triennio 2020-2022 ed alle agevolazioni fiscali per super ed iper-ammortamento.

38. Risultato da attività cessate/destinate a essere cedute

Il risultato da attività cessate/destinate ad essere cedute è relativo alla contabilizzazione dell'effetto dell'esposizione secondo quanto definito dall'IFRS 5 del risultato economico della società controllata Triveneto Sicurezza S.r.l.

ammontano a

2021	€	(932)
2020	€	(2.356)
var.		1.424

39. RISULTATO DEL PERIODO

ammontano a

2021	€	(76.509)
2020	€	(83.980)
var.		7.469

Il risultato del Gruppo e di terzi è così ripartito:

(Migliaia di Euro)	2021	2020	VAR
Risultato di periodo	(76.509)	(83.980)	7.471
Perdita (Utile) di competenza di terzi	(818)	(3.375)	2.557
Risultato di competenza del Gruppo	(75.691)	(80.605)	4.914

39. Tipologia e gestione dei rischi finanziari

La strategia del Gruppo per la gestione dei rischi finanziari è conforme agli obiettivi aziendali e mira alla minimizzazione del rischio di tasso e relativa ottimizzazione del costo del debito, del rischio di credito, e del rischio di liquidità.

La gestione di tali rischi è effettuata nel rispetto dei principi di prudenza e in coerenza con le “*best practices*” di mercato e tutte le operazioni di gestione dei rischi sono gestite a livello centrale.

Rischio tasso

Gli obiettivi che il Gruppo si è prefissato mirano a:

- coprire dal rischio di variazione dei tassi di interesse le passività finanziarie;
- rispettare, nella copertura del rischio, i criteri generali di equilibrio tra impieghi ed utilizzi per il Gruppo (quota a tasso variabile e a tasso fisso, quota a breve termine e a medio/lungo termine).

Il Gruppo nel perseguimento dei sopracitati obiettivi, in considerazione delle attuali condizioni di mercato continuamente monitorate, ha ritenuto di operare nel periodo coperture che, alla data del 31 dicembre 2021, risultano complessivamente pari al 45,4% del valore complessivo dei finanziamenti.

Le operazioni di copertura in corso sono relative al finanziamento in capo a Milione S.p.A. per un valore ad oggi erogato pari a Euro 545 milioni di durata settennale, con rimborso *bullet* a scadenza nel 2025 per Euro 515 milioni e con rimborso *bullet* a maggio 2022 per Euro 30 milioni relativi alla linea *Revolving* ed assistito da un set di garanzie reali.

Il finanziamento prevede, tra l'altro, il rispetto da parte della Società di una serie di parametri economico finanziari misurati sul Gruppo, da verificare con cadenza semestrale e che al 31 dicembre 2021 sono stati oggetto di *waiver* e pertanto non oggetto di *testing*.

Si rimanda a quanto indicato nel paragrafo relativo agli eventi significativi avvenuti dopo la data del 31 dicembre 2021 con riferimento all'operazione di rinegoziazione degli accordi di finanziamento posta in essere dalla Capogruppo.

Viene riportata nel seguito una tabella riepilogativa degli strumenti derivati in essere a livello di Gruppo al 31 dicembre 2021:

INFORMATIVA SU CONTABILIZZAZIONE OPERAZIONI DI COPIERURA
(I VALORI IN EURO MIGLIAIA; I VALORI IN SECCO POSITIVI SONO DA INTENDERSI A CREDITO DELLA SOCIETÀ, QUELLI IN SECCO NEGATIVI A DEBITO DELLA SOCIETÀ)

TIPOLOGIA STRUMENTO	SOCIETÀ DEL GRUPPO	NATURA RISCHIO COPIERURA	BANCA COPIERURA	DATA SCADENZA CONTRATTO	DATA INIZIO - DATA FINE CONTRATTO	DATA TERMINE CONTRATTO	IMPORTO NEZIONALE CONTRATTO	ISOLAMENTO RISCHIO AL 31/12/2020	ISOLAMENTO RISCHIO AL 31/12/2021	ESPOSIZIONE (MIGLIAIA) AL 31/12/2020	ESPOSIZIONE (MIGLIAIA) AL 31/12/2021
CAP RATE (*)	MILIONE SpA	VARIAZIONE TASSI DI INTERESSE	UNICREDIT SpA	27/02/2019	30/09/2020	31/12/2022	15.250	15.250	15.250	(236)	(116)
CAP RATE (*)	MILIONE SpA	VARIAZIONE TASSI DI INTERESSE	INESA S.p.A. PACIO SpA	27/02/2019	30/09/2020	31/12/2022	15.250	15.250	15.250	(236)	(116)
IRS	MILIONE SpA	VARIAZIONE TASSI DI INTERESSE	UNICREDIT SpA	25/09/2019	30/09/2020	30/06/2023	130.000	130.000	130.000	(1.124)	(431)
IRS	MILIONE SpA	VARIAZIONE TASSI DI INTERESSE	INESA S.p.A. PACIO SpA	25/09/2019	30/09/2020	30/06/2023	130.000	130.000	130.000	(1.129)	(433)
IRS (**)	MILIONE SpA	VARIAZIONE TASSI DI INTERESSE	INESA S.p.A. PACIO SpA	22/09/2020	30/09/2020	30/09/2025	85.094	85.094	85.094	(124)	725
IRS (**)	MILIONE SpA	VARIAZIONE TASSI DI INTERESSE	UNICREDIT SpA	25/09/2020	30/09/2020	30/09/2025	85.094	85.094	85.094	(137)	710
IRS (***)	MILIONE SpA	VARIAZIONE TASSI DI INTERESSE	SOCIETE GENERALE SA	02/12/2020	31/12/2020	30/09/2025	24.313	24.313	24.313	(48)	201
TOTALE							485.001	485.001	485.001	(3.034)	340

* L'IMPORTO NEZIONALE CONTRATTO AMMONTA A 15,25 MILIARDI DAL 30.09.2020 AL 30.06.2022 E A 50,25 MILIARDI DAL 01.07.2022 AL 31.12.2022
 ** L'IMPORTO NEZIONALE CONTRATTO AMMONTA A 85,09 MILIARDI DAL 30.09.2020 AL 30.06.2022 E A 54,47 MILIARDI DAL 01.07.2022 AL 30.09.2025
 *** L'IMPORTO NEZIONALE CONTRATTO AMMONTA A 24,31 MILIARDI DAL 31.12.2020 AL 30.06.2022 E A 15,56 MILIARDI DAL 01.07.2022 AL 30.09.2025

Si riporta inoltre un'analisi dei flussi finanziari non attualizzati suddivisi per scadenza temporale degli strumenti derivati in essere.

Sulla base delle medesime scadenze sono riepilogati in tabella i flussi finanziari dei finanziamenti a m/l termine comprensivi di quota capitale ed interessi.

	FLUSSI FINANZIARI PREVISTI TOTALI		DI CUI ENTRO 1 ANNO		DI CUI DA 2 A 5 ANNI		DI CUI OLTRE 5 ANNI	
	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2020
STRUMENTI DERIVATI CON MTM NEGATIVO	(2.298)	(3.298)	(1.406)	(1.298)	(892)	(2.000)	0	0
FINANZIAMENTI A M/L TERMINE	(1.159.401)	(1.148.336)	(74.239)	(51.740)	(910.227)	(605.753)	(174.935)	(490.843)
TOTALE	(1.161.699)	(1.151.634)	(75.645)	(53.038)	(911.119)	(607.753)	(174.935)	(490.843)

Analisi di sensitività dei flussi di cassa

Il Gruppo ha predisposto un'analisi dei flussi di cassa futuri relativamente ai finanziamenti in essere. Tale analisi parte dalla situazione di mercato in essere al 31 dicembre 2021 ed ipotizza degli aumenti/diminuzioni dei tassi di interesse dello 0,25% e dello 0,50%.

L'effetto di tali variazioni sul flusso degli interessi futuri è pari a +/- 4,9 milioni di Euro per una variazione in aumento/diminuzione dei tassi dello 0,25% ed a +9,8 milioni di Euro per una variazione in aumento dei tassi dello 0,50% ed a -9,1 milioni di Euro per una variazione in diminuzione dei tassi sempre dello 0,50%.

Rischio credito

Rappresenta il rischio che una delle parti che sottoscrive un contratto il quale preveda un regolamento monetario differito nel tempo non adempia a una obbligazione di pagamento, provocando così all'altra parte una perdita finanziaria.

Tale rischio può discendere sia da fattori di natura più strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale (contestazioni sulla natura/quantità della fornitura, sulla interpretazione di clausole contrattuali, sulle fatture a supporto, ecc.) sia da fattori di natura tipicamente finanziaria, ovvero in sintesi il cosiddetto *credit standing* della controparte.

Per il Gruppo l'esposizione al rischio credito è principalmente legata all'attività commerciale di vendita di servizi d'aviazione e attività immobiliare.

Al fine di controllare tale rischio, il Gruppo ha implementato procedure e azioni per la valutazione della clientela, in base alle quali valutare il livello di attenzione.

Il rischio di credito riguardante le altre attività finanziarie del Gruppo, che comprendono disponibilità liquide e mezzi equivalenti, presenta un livello massimo pari al valore contabile di queste attività in caso di insolvenza della controparte.

Rischio liquidità

La politica di gestione del rischio di liquidità, ovvero la strategia messa a punto per evitare che esborsi di cassa possano rappresentare una criticità per il Gruppo, si è mantenuta prudente. Gli impatti sulle attività del Gruppo e sul settore di appartenenza delle restrizioni introdotte per il contenimento del contagio da Covid-19 hanno reso necessario adottare misure per preservare la liquidità del Gruppo a tutela della continuità aziendale.

In particolare, come descritto in maggiore dettaglio nell'ambito della Relazione sulla Gestione, sono state tirate nuove *tranches* di finanziamenti, utilizzati gli strumenti di sostegno messi a disposizione con norme emergenziali dal governo quali la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, mantenuti ridotti in continuità con l'esercizio precedente i costi e i piani di investimento. Ciò ha consentito al Gruppo di mitigare l'impatto della drastica riduzione del volume d'affari intervenuta nel periodo e mantenere un adeguato livello di sicurezza nella gestione delle risorse finanziarie.

Gli affidamenti per cassa non utilizzati del sistema bancario a livello di Gruppo sono pari a Euro 12,1 milioni, gli affidamenti non ancora utilizzati relativi ai contratti di finanziamento sottoscritti ammontano ad Euro 100 milioni.

I debiti finanziari della Capogruppo prevedono il rispetto di una serie di parametri economico-finanziari (covenant) da determinarsi sul bilancio consolidato del Gruppo Milione e da verificare su base semestrale. A seguito della pandemia da Covid-19, il management ha ottenuto specifici waiver in merito al rispetto di tali parametri e ad altri termini contrattuali pertanto, alla data del 31 dicembre 2021, i suddetti parametri non erano oggetto di *testing*.

Per un dettaglio dei finanziamenti a medio-lungo termine in essere, si rimanda alle Note esplicative al bilancio consolidato, nel paragrafo dedicato ai “Debiti finanziari verso banche al netto della quota corrente” e al successivo paragrafo relativo agli eventi significativi avvenuti dopo la chiusura del bilancio.

Livelli gerarchici di valutazione del *fair value*

Per un elenco degli strumenti finanziari derivati in essere al 31 dicembre 2021 e valutati al *fair value* si rimanda alla tabella di cui al soprastante paragrafo “Rischio tasso”.

In relazione agli strumenti finanziari rilevati nella situazione patrimoniale-finanziaria al *fair value*, l'IFRS 7 richiede che tali valori siano classificati sulla base di una gerarchia di livelli che rifletta la significatività degli input utilizzati nella determinazione del *fair value*. Si distinguono i seguenti livelli:

- Livello 1 – quotazioni rilevate su un mercato attivo per attività o passività oggetto di valutazione;
- Livello 2 – input diversi dai prezzi quotati di cui al punto precedente, che sono osservabili direttamente (prezzi) o indirettamente (derivati dai prezzi) sul mercato;
- Livello 3 – input che non sono basati su dati di mercato osservabili.

Si evidenzia come gli strumenti derivati valutati al *fair value* al 31 dicembre 2021, sono inquadrabili nel livello gerarchico numero 2 di valutazione del *fair value*. Inoltre, nel corso dell'esercizio non vi sono stati trasferimenti dal Livello 1 al Livello 2 o al Livello 3 e viceversa.

40. Partecipazioni in società controllate, collegate ed altre

La Capogruppo controlla le seguenti società, consolidate integralmente. I dati riportati derivano dai bilanci e dalle situazioni contabili redatte secondo i principi contabili adottati da ciascuna società.

- **Save S.p.A.**

Percentuale di controllo: 100%; 98,81% al netto delle azioni proprie detenute dalla società. SAVE S.p.A. è una *holding* di partecipazioni che opera principalmente nella gestione degli aeroporti. Gestisce direttamente l'Aeroporto Marco Polo di Venezia e controlla l'aeroporto Antonio Canova di Treviso. Inoltre, detiene delle rilevanti partecipazioni nell'aeroporto Valerio Catullo di Verona e nell'aeroporto di Charleroi (Belgio).

Save detiene inoltre partecipazioni in società che operano principalmente nel settore della gestione aeroportuale. Il bilancio d'esercizio della controllata al 31 dicembre 2021 presenta un valore della produzione pari a 70,7 milioni di Euro ed una perdita ante imposte pari a 44,8 milioni di Euro.

- **Marco Polo Park S.r.l.**

Percentuale di controllo: 100%

Gestisce i parcheggi in ambito aeroportuale direttamente ed in sub-concessione da Save ed Aer Tre.

L'esercizio 2021 ha evidenziato un valore della produzione pari a circa 7,8 milioni di Euro ed una perdita ante imposte di Euro 0,4 milioni Euro.

- **Save International Holding SA**

Percentuale di controllo: 100%

La società è stata costituita nel corso dell'esercizio 2009 come veicolo partecipativo necessario all'acquisizione di Brussels South Charleroi Airport SA, avvenuta nel mese di dicembre 2009.

La società detiene la partecipazione in Belgian Airport SA, società tramite la quale è avvenuta l'acquisizione assieme a soci terzi.

- **Belgian Airport SA**

Percentuale di controllo: 100%

La società è stata costituita nel corso dell'esercizio 2009, anch'essa come veicolo partecipativo necessario all'acquisizione di Brussels South Charleroi Airport SA, avvenuta nel mese di dicembre 2009. Nel corso del primo semestre 2021, Save International Holding SA ha acquisito la quota di minoranza di Belgian Airport SA e pertanto ne detiene il 100% del capitale.

La società incorpora la partecipazione nella società Brussels South Charleroi Airport SA, consolidata con il metodo del patrimonio netto.

- **Save Engineering S.r.l.**

Percentuale di controllo: 100%

Si occupa dell'attività di progettazione e coordinamento lavori connessa ai programmi di sviluppo aeroportuali effettuati dalla controllante Save nell'ambito del Masterplan aeroportuale.

Nell'esercizio 2020, il valore della produzione è stato pari a 2,4 milioni di Euro; nell'esercizio la società ha realizzato un utile ante imposte di 0,1 milioni di Euro.

• **Naitec S.r.l.**

Percentuale di controllo: 100%

Si occupa della realizzazione di progetti informatici per aeroporti nelle aree della gestione operativa ed amministrativa. In questo ambito sviluppa e commercializza prodotti software. L'esercizio 2021 si è chiuso con un valore della produzione di 3,2 milioni di Euro; l'utile ante imposte è stato pari a Euro 1,4 milioni.

• **Aeroporto di Treviso AER TRE S.p.A.**

Percentuale di controllo: 80%

La società Aer Tre S.p.A. è concessionaria della gestione dell'aeroporto di Treviso. Il valore della produzione dell'esercizio è stato pari a 11,5 milioni di Euro, l'esercizio 2021 si è chiuso con una perdita ante imposte pari a 5,2 milioni di Euro.

• **Società Agricola Save a r.l.**

Percentuale di controllo: 100%

Controllata al 100% da Save S.p.A., nasce dalla scissione della Società Agricola Cà Bolzan a r.l. avvenuta nell'esercizio 2013 ed ha per oggetto esclusivo lo svolgimento delle attività previste dall'art. 2135 del codice civile. Il valore della produzione dell'esercizio è stato pari a 0,5 milioni di Euro con un utile prima delle imposte pari ad Euro 0,1 milioni.

• **Triveneto Sicurezza S.r.l.**

Percentuale di controllo: 93%

La Società svolge i servizi di controllo in ambito aeroportuale (*security*) secondo quanto previsto dal Decreto Ministeriale del 29 gennaio 1999 n. 85.

A seguito della cessione, il contributo ai valori consolidati di Triveneto Sicurezza S.r.l. è presentato come *Discontinued Operations* ai sensi dell'IFRS 5.

• **Archimede 3 S.r.l.**

Percentuale di controllo: 100%

È stata acquisita nel 2004. Tale società non ha registrato, nell'esercizio, costi o ricavi significativi.

Società collegate e *Joint Venture*

Si riportano per ciascuna *joint venture* e società collegata ritenuta rilevante, un riepilogo dei principali dati economico finanziari. I dati sotto riportati derivano dalle chiusure delle rispettive società alla data di bilancio, redatte secondo i principi contabili adottati da ciascuna.

Si rinvia al prospetto supplementare "Allegato D" per le principali informazioni quantitative richieste dall'IFRS 12.

• **Airest Retail S.r.l.**

Percentuale di partecipazione: 50%

La società gestisce punti vendita *food & retail* all'interno degli aeroporti dove opera il Gruppo Save a Venezia, Treviso e Verona e detiene la partecipazione totalitaria in Airest Collezioni Venezia S.r.l. società che si occupa della gestione in sub - concessione presso l'aeroporto di Venezia di alcuni punti vendita *retail*.

Il valore della partecipazione alla data del presente bilancio consolidato, pari ad Euro 30,6 milioni; include un effetto economico della valutazione effettuata secondo il metodo del patrimonio netto riflesso a conto economico pari ad una svalutazione di Euro 3,2 milioni.

La partecipazione è ritenuta di collegamento in quanto gli accordi tra soci prevedono che il controllo sia esercitato esclusivamente dal socio Lagardère.

• **Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.**

Percentuale di partecipazione: 43,054%

Il valore della partecipazione alla data del presente bilancio consolidato, pari ad Euro 34 milioni, include un effetto economico della valutazione effettuata secondo il metodo del patrimonio netto riflesso a conto economico pari ad una svalutazione di Euro 5,4 milioni. Gli accordi intercorsi tra soci prevedono un controllo congiunto della società.

• **Brussels South Charleroi Airport S.A.**

Percentuale di partecipazione: 27,65% per il tramite di Belgian Airport SA.

Gestisce l'Aeroporto di Charleroi. La società è stata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto, il valore della partecipazione, pari ad Euro 8,9 milioni, include un effetto economico della valutazione effettuata secondo il metodo del patrimonio netto riflesso a conto economico pari ad una svalutazione di Euro 2,5 milioni.

• **V.T.P. S.p.A. (Venezia Terminal Passeggeri)**

Percentuale di partecipazione: 22,18%.

La società, fondata dall'Autorità Portuale di Venezia, fornisce servizi connessi alle operazioni di imbarco/sbarco delle navi da crociera, traghetti, aliscafi, imbarcazioni e natanti da diporto e comunque adibite al trasporto passeggeri nel porto di Venezia.

La società è stata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto; la partecipazione risulta iscritta ad un valore pari ad Euro 8,9 milioni ed include un effetto economico della valutazione effettuata secondo il metodo del patrimonio netto riflesso a conto economico pari ad una svalutazione di Euro 1,9 milioni.

• **G.A.P. S.p.A.**

Quota di partecipazione: 49,87%

La società, di cui si detiene una quota di partecipazione del 49,87%, opera nel settore aeroportuale, svolgendo principalmente l'attività di assistenza a terra all'aeroporto di Pantelleria.

• **Save Cargo S.p.A.**

Percentuale di controllo: 50%

La Società svolge attività di assistenza di merci e posta presso l'aeroporto Marco Polo di Venezia. Nel corso dell'esercizio 2016 Save ha conferito il ramo d'azienda "Cargo" nella società controllata Save Cargo S.p.A.; nel corso dell'esercizio 2019 ha poi ceduto il 50% della partecipazione.

• **2A – Airport Advertising S.r.l.**

Quota di partecipazione: 50%

Società costituita nell'esercizio 2012 per la gestione degli spazi pubblicitari. Gli accordi intercorsi tra soci prevedono un controllo congiunto della società.

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio e notizie sulla prevedibile evoluzione della gestione

Successivamente alla data di chiusura del presente bilancio consolidato non si sono verificati eventi di rilievo tali da rendere l'attuale situazione patrimoniale e finanziaria sostanzialmente difforme ovvero tale da richiedere modifiche od integrazioni al bilancio.

Tra gli eventi successivi al 31 dicembre 2021, significativa per l'operatività del Gruppo è l'operazione di rifinanziamento delle facilities concesse dal Pool di banche al 31 dicembre per 595 milioni di Euro. Il nuovo contratto, finalizzato il 16 febbraio 2022, porta l'importo disponibile delle linee a 640 milioni di Euro e ne allunga la durata dal dicembre 2025 al dicembre 2027; inoltre è previsto il primo test sui financial covenants a giugno 2023. Il nuovo Pool di banche vede aggiungersi, agli Istituti già finanziatori del Gruppo, due nuove controparti di prestigio come CDP e Mediobanca. Tale nuova linea di affidamento unita all'allineamento delle condizioni principali anche del prestito obbligazionario di 300 milioni che allunga la scadenza a dicembre 2028, pone le basi per una gestione più serena delle necessità finanziarie del Gruppo per i prossimi esercizi.

Come già commentato, a due anni dalla diffusione della pandemia il contesto macroeconomico globale è in progressivo miglioramento, seppur in maniera differenziata tra i Paesi, riflettendo anche l'andamento delle campagne vaccinali.

Nei primi due mesi del 2022 sono transitati presso gli scali del sistema Venezia-Treviso circa 842 mila passeggeri con un aumento di quasi 7 volte rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno e con un volume pari al 48% del 2019, confermando il trend positivo di recupero solo rallentato rispetto agli ultimi mesi del 2021 a causa della variante Omicron.

Tuttavia, il 2022 sarà un anno caratterizzato ancora da rischi significativi, in particolare politici, soprattutto alla luce del conflitto russo-ucraino, le cui evoluzioni e i relativi effetti non risultano al momento prevedibili.

Si segnala in ogni caso che, da un punto di vista operativo, la situazione contingente del traffico aereo, fortemente abbattuto dalla crisi pandemica e con limitazioni al traffico dettate dal riconoscimento dai diversi vaccini, aveva già ridotto l'importanza per il nostro sistema del traffico da/verso i paesi coinvolti dal conflitto (comunque marginale) non attendendosi nemmeno un sostanziale recupero nelle previsioni prodotte dal management per il 2022. Alla luce di tali indicazioni e di quanto già indicato nel paragrafo "Rischi derivanti dalla diminuzione del numero di passeggeri o della quantità di merci in transito presso gli aeroporti gestiti dal Gruppo" della Relazione sulla Gestione si ritiene che un eventuale ulteriore riduzione dell'operatività delle società del Gruppo nei confronti di tali mercati non modificherebbe in modo significativo le previsioni di ripresa del traffico aeroportuale effettuate dal Management del Gruppo e utilizzate ai fini delle valutazioni del bilancio consolidato del Gruppo.

Le valutazioni degli Amministratori relative al bilancio consolidato che possono essere maggiormente interessate dalle incertezze determinate dalle circostanze sopra descritte sono quelle relative alle voci che richiedono un alto livello di giudizio e sono descritte nel paragrafo "Stime contabili significative" delle presenti note esplicative.

Informazioni ex art.1, comma 125, della legge 4 agosto 2017 n. 124

In relazione al disposto di cui all'art. 1, comma 125, della legge 124/2017, in merito all'obbligo di dare evidenza in nota integrativa dei contributi o aiuti in denaro o in natura ricevuti nell'esercizio a titolo di sovvenzioni, sussidi, vantaggi non aventi carattere generale e privi di natura corrispettiva, retributiva o risarcitoria, dai soggetti di cui al comma 125 del medesimo articolo, la società attesta di aver ricevuto nel corso dell'esercizio le seguenti erogazioni pubbliche:

Ministero dell'Economia e delle Finanze

	Contributo a fondo perduto commi da 1 a 9 dell'art. 1 del decreto legge 22 marzo 2021, n. 41	Contributo a fondo perduto commi da 1 a 4 dell'art. 1 del decreto legge 25 maggio 2021, n. 73	Contributo a fondo perduto commi da 5 a 15 dell'art. 1 del decreto legge 25 maggio 2021, n. 73	Contributo a fondo perduto commi da 16 a 27 dell'art. 1 del decreto legge 25 maggio 2021, n. 73	Credito di imposta sanificazione - decreto legge 25 maggio 2021 n. 73	SUPER ACE 2021 - comma 7 dell'art. 1 del decreto legge 25 maggio 2021, n. 73	TOTALE CONTRIBUTI 2021
<i>Importi espressi in Euro</i>							
SAVE S.p.A.					43.248		43.248
AERTRE S.p.A.					12.756		12.756
TRIVENETO SICUREZZA S.R.L.					11.510	72.000	83.510
MARCO POLO PARK S.R.L.					581		581
SAVE ENGINEERING S.R.L.	42.676	42.676	14.777	71.607			171.737
NATTEC S.R.L.						32.909	32.909
SOCIETA AGRICOLA SAVE A R.L.							0
	42.676	42.676	14.777	71.607	68.095	104.909	344.741

Rapporti con Parti Correlate

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2021 include il bilancio di Milione S.p.A. e delle controllate, come indicate nel paragrafo "Area di consolidamento".

Le transazioni con società collegate e parti correlate sono state effettuate nel rispetto dei valori di mercato mediamente praticati per servizi simili e di pari livello qualitativo.

Circa i rapporti intrattenuti nel corso dell'esercizio con Società del gruppo, si rimanda alle note riportate nell'ambito dei commenti alle voci di Stato Patrimoniale e di Conto Economico contenuti nelle Note esplicative e si vedano gli allegati C per i rapporti di debito/credito e costo/ricavo.

Prospetti supplementari

Prospetti Supplementari
Allegato A
Prospetto di movimentazione delle immobilizzazioni immateriali e dei relativi ammortamenti
(Importi in Euro / 1000)

	Costo Storico						Ammortamenti tecnici accumulati							
	Valore al 01/01/21	Acquisizioni	Decrementi	Contributi	IFRS 5	Riclassifiche Altri movimenti	Valore al 31/12/21	Valore al 01/01/21	Incrementi del periodo	Utilizzi	IFRS 5	Riclassifiche Altri movimenti	Valore al 31/12/21	Immobilizzazioni Immateriali nette
Diritto di utilizzo delle concessioni aeroportuali	754.215	1.436	(54)	o		6.624	762.221	165.858	24.018	(31)		o	189.845	572.376
Immobilizzazioni in corso ed acconti	38.474	2.313	(711)	o		(7.511)	32.566							32.566
Subtotale diritto di utilizzo delle concessioni aeroportuali	792.689	3.749	(764)	o		(887)	794.787	165.858	24.018	(31)		o	189.845	604.942
Concessioni (*)	865.401	o	o	o		o	865.401	123.779	33.084	o		o	156.863	708.539
Altre immobilizzazioni immateriali a vita utile definita	25.895	1.903	(84)		(142)	1.861	29.433	22.210	2.748	(84)	(141)	o	24.732	4.700
Immobilizzazioni in corso ed acconti	2.463	321	o			(1.861)	923	o	o	o		o	o	923
Subtotale altre immobilizzazioni immateriali a vita utile definita	28.358	2.224	(84)	o		o	30.356	22.210	2.748	(84)		o	24.732	5.623
Avviamento e altre immobilizzazioni imm.li a vita utile indefinita (*)	310.533	o	o	o		o	310.533	o	o	o		o	o	310.533
Totale immobilizzazioni immateriali	1.996.982	5.972	(848)	o		(887)	2.001.077	311.847	59.849	(115)		o	371.440	1.629.637

Prospetti Supplementari
Allegato B
Prospetto di movimentazione delle immobilizzazioni materiali e dei relativi ammortamenti
(Importi in Euro / 1000)

	Costo Storico						Ammortamenti tecnici accumulati							
	Valore al 01/01/21	Acquisizioni	Decrementi	Contributi	IFRS 5	Riclassifiche Altri movimenti	Valore al 31/12/21	Valore al 01/01/21	Incrementi del periodo	Utilizzi	IFRS 5	Riclassifiche Altri movimenti	Valore al 31/12/21	Immobilizzazioni Materiali nette
Terreni e Fabbricati	52.041	511	(72)			(448)	52.032	4.786	1.076	(25)		(448)	5.389	46.643
Impianti e macchinari	80.856	240	(236)		(251)	56	80.665	58.158	5.324	(215)	(250)	o	63.016	17.649
Attrezzature industriali e commerciali	9.264	53	(113)		(38)	107	9.272	6.819	695	(113)	(29)	o	7.372	1.900
Altri beni	28.135	713	(72)		(288)	586	29.074	20.806	2.639	(48)	(263)	o	23.133	5.941
Fondo svalutazione immobilizzazioni								15.313	1.675	o		o	16.988	(16.988)
Immobilizzazioni in corso ed acconti	2.359	95	o			(23)	2.431							2.431
Totale immobilizzazioni materiali	172.654	1.612	(493)	o		277	173.475	105.882	11.408	(402)		(448)	115.898	57.576

Allegato C1

Rapporti patrimoniali

con società del gruppo inclusi nei prospetti di bilancio
e collegate

valori espressi in Euro\1000

VALORI ESPRESSI IN EURO\1000	ATTIVITÀ FINANZIARIE	CREDITI COMMERCIALI	DEBITI COMMERCIALI	ALTRI DEBITI
Save Cargo S.p.A.	150	-	5	8
Airest Retail S.r.l.		498	100	-
Airest Collezioni Venezia S.r.l.		9		
2A - Airport Advertising S.r.l.		577	1	145
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.		713	14	
Gabriele D'Annunzio Handling S.p.A.		2		
Brussels South Charleroi Airport (BSCA) SA		4		
Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. (PC)		-	-	
Triveneto Sicurezza S.r.l.	441	105	1.041	358
TOTALE	591	1.907	1.161	511

Allegato C2

Rapporti economici

con società del gruppo inclusi nei prospetti di bilancio

VALORI ESPRESSI IN EURO\1000	RICAVI OPERATIVI	ALTRI PROVENTI	PER SERVIZI	ALTRI ONERI	PROVENTI FINANZIARI
Save Cargo S.p.A.	216	47			
Airest Retail S.r.l.	3.661	319	643	7	-
2A - Airport Advertising S.r.l.	868	74		1	
Airest Collezioni Venezia S.r.l.	502	15			
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.	372	580	28	-	
Gabriele D'Annunzio Handling S.p.A.	5	2			
Brussels South Charleroi Airport (BSCA) SA	11	9			
Venezia Terminal Passeggeri (VTP) S.p.A.	-	-	-		-
GAP S.p.A. Aeroporto di Pantelleria	-	-			
Finanziaria Internazionale Holding S.p.A.			-		
Banca Finint S.p.A. (PC)		-			
Triveneto Sicurezza S.r.l.	152	487	8.081		39
TOTALE	5.788	1.575	8.752	9	39

Prospetti Supplementari

Allegato D1

Riepilogo dei dati economico-finanziari della controllata con partecipazioni di minoranza

(Importi in Euro/1000 secondo gli IFRS prima delle elisioni infragruppo)	Aertre S.p.A.		Belgian Airport SA	
	31 12 2021	31 12 2020	31 12 2021	31 12 2020
Dividendi corrisposti alle partecipazioni di minoranza	0	0	0	0
attività correnti	9.937	5.326	658	670
attività non correnti	38.873	38.308	11.249	11.249
passività correnti	28.778	18.112	12	9
passività destinate ad essere cedute				
passività non correnti	11.949	10.684	0	0
ricavi	8.499	3.638	0	0
utile (perdita) derivante da attività operative in esercizio	(2.725)	(3.378)	(14)	(11)
utile (perdita) da attività destinate ad essere cedute				

Prospetti Supplementari
Allegato D2
Riepilogo dei dati economico-finanziari della collegata / *Joint Venture*
comunicati alla Capogruppo ed espressi secondo i principi contabili locali.

	Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.		Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.		Brussels South Charleroi Airport SA		Airest Retail S.p.A	
(Importi in Euro/1000)	31 12 2021	31 12 2020	31 12 2020	31 12 2019	31 12 2021	31 12 2020	31 12 2021	31 12 2020
Dividendi pagati dalla <i>joint venture</i> e o società collegata			o	o				o
Principali dati economico-finanziari								
attività correnti	60.065	33.399	17.284	24.425	45.735	38.320	14.762	11.757
attività non correnti	108.539	99.269	17.633	21.117	47.470	46.110	46.098	53.093
passività correnti	(67.382)	(54.673)	(2.726)	(972)	(37.071)	(29.981)	(6.838)	(8.241)
passività non correnti	(42.135)	(43.235)	(1.049)	(4.392)	(30.149)	(30.943)	(4.421)	(2.146)
patrimonio netto	(59.087)	(34.760)	(31.142)	(40.178)	(25.985)	(23.506)	(49.601)	(54.463)
Ricavi	21.602	16.890	1.269	34.433	79.631	58.165	27.434	20.563
Per materie e merci	(675)	(746)	(68)	(212)	(509)	(242)	(11.145)	(8.608)
Per servizi	(16.080)	(15.180)	(2.576)	(14.656)	(47.798)	(43.149)	(4.054)	(3.663)
Per godimento beni di terzi	(1.473)	(1.164)	(1.823)	(5.664)			(4.562)	(3.496)
Costo del lavoro	(6.220)	(6.141)	(2.024)	(3.762)	(31.128)	(27.896)	(6.276)	(5.345)
Oneri diversi	(594)	(559)	(80)	(202)	(1.995)	(2.536)	(52)	(159)
EBITDA	(3.440)	(6.899)	(5.302)	9.937	(1.799)	(15.658)	1.345	(708)
Ammortamenti e svalutazioni	(4.606)	(3.448)	(3.865)	(4.480)	(6.021)	(7.183)	(7.063)	(7.237)
Acc.ti a fondi	(1.350)	(1.131)	(20)	(14)	163	(56)		(18)
EBIT	(9.396)	(11.478)	(9.187)	5.443	(7.657)	(22.897)	(5.718)	(7.963)
Proventi finanziari	30	1	160	265	343	930		182
Oneri finanziari	(789)	(634)	(1)	(1)	(626)	(378)	(45)	(22)
Rettifiche di valore di attività finanziarie e svalutazioni	(926)	(576)						
Risultato ante imposte	(11.081)	(12.686)	(9.028)	5.707	(7.940)	(22.345)	(5.763)	(7.803)
Imposte	233	168	(8)	(1.515)	81	(61)	1.107	1.639
utile (perdita) derivante da attività operative in esercizio;	(10.848)	(12.518)	(9.036)	4.193	(7.859)	(22.406)	(4.656)	(6.164)
utile (perdita) derivante da attività operative cessate o destinate ad essere								
Risultato netto	(10.848)	(12.518)	(9.036)	4.193	(7.859)	(22.406)	(4.656)	(6.164)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	28.954	6.637	13.372	18.960	30.326	15.395	587	74
Crediti finanziari							4.118	
Passività finanziarie correnti	(8.451)	(9.083)	(1)	(8)		(4.118)	(1.562)	(51)
Passività finanziarie non correnti	(17.807)	(19.485)			(22.540)	(11.039)	(1.885)	(7.124)
Posizione finanziaria	(26.258)	(21.931)	13.371	18.952	7.786	4.356	1.258	(7.101)

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D. LGS. 27 GENNAIO 2010, N. 39

Agli Azionisti di
Milione S.p.A.

RELAZIONE SULLA REVISIONE CONTABILE DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Milione (il Gruppo), costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2021, dal conto economico separato consolidato, dal conto economico complessivo consolidato, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto, dal rendiconto finanziario consolidato 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 consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2021, 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.

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 a Milione S.p.A. (la 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.

Richiamo di informativa

Si richiama l'attenzione sulle informazioni di rilievo contenute nei paragrafi delle note esplicative denominate "Crisi in essere" e "Verifica della recuperabilità del valore delle attività o di gruppi di attività" nei quali gli Amministratori, tra le altre, descrivono i principali aspetti dei test di *impairment* effettuati sulla recuperabilità delle attività del Gruppo.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi con riferimento a tale aspetto.

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Udine Verona

Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.

Codice Fiscale/Registro delle Imprese di Milano Monza Brianza Lodi n. 03049560166 - R.E.A. n. MI-1720239 | Partita IVA: IT03049560166

Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata ("DTTL"), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (denominata anche "Deloitte Global") non fornisce servizi ai clienti. Si invita a leggere l'informativa completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all'indirizzo www.deloitte.com/about.

© Deloitte & Touche S.p.A.

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 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 Milione 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 prese dagli utilizzatori 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 o 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, inclusa la 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 dagli 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.

RELAZIONE SU ALTRE DISPOSIZIONI DI LEGGE E REGOLAMENTARI

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10

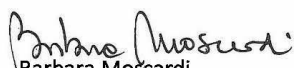
Gli Amministratori di Milione S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione del Gruppo Milione al 31 dicembre 2021, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio consolidato e la sua conformità alle norme di legge.

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 con il bilancio consolidato del Gruppo Milione al 31 dicembre 2021 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio consolidato del Gruppo Milione al 31 dicembre 2021 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, co. 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, 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.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.


Barbara Moscardi
Socio

Treviso, 12 aprile 2022

MILIONE S.p.A.

Milione S.p.A.

Viale G. Galilei, 30/1 - 30173 Tessera-Venezia (Ve)